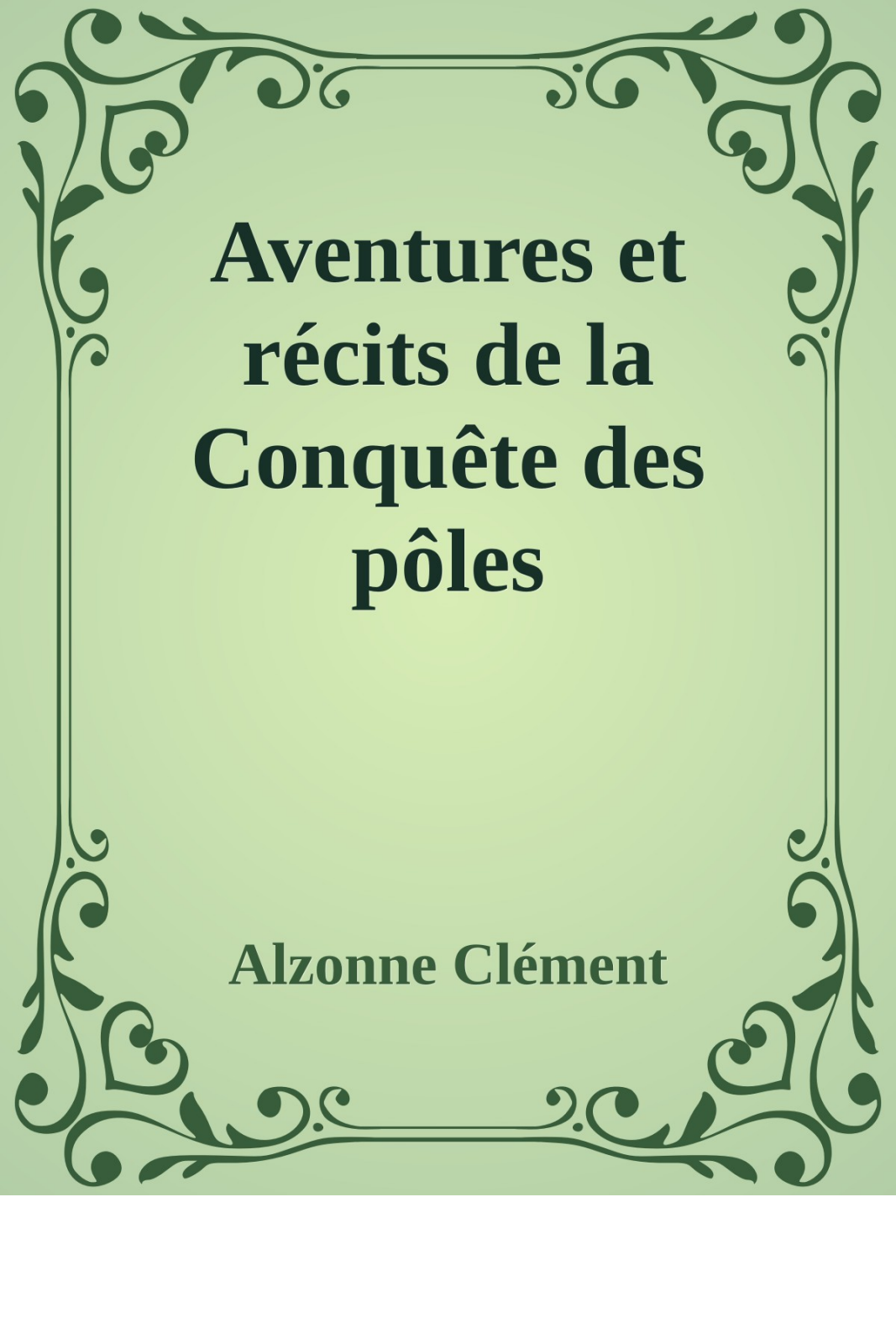


A decorative border with intricate floral and scrollwork patterns in a dark green color, framing the central text.

Aventures et récits de la Conquête des pôles

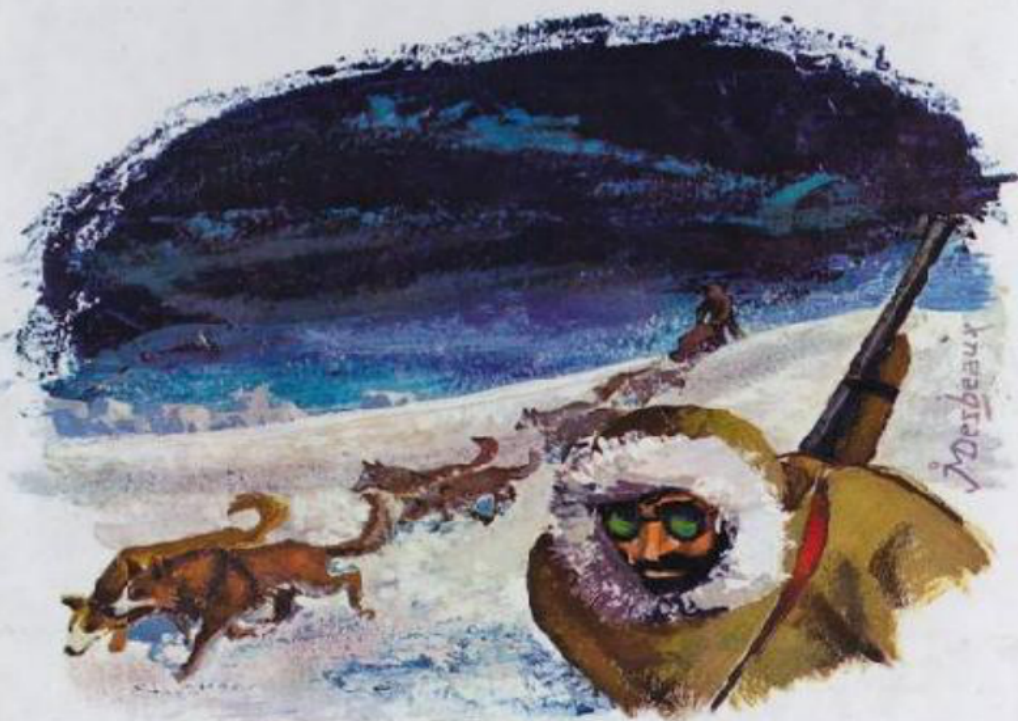
Alzonne Clément

VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

CLEMENT ALZONNE

AVENTURES ET RÉCITS DE LA CONQUÊTE DES PÔLES



FERNAND NATHAN

Collection des contes et légendes de tous les pays

AVENTURES ET RÉCITS DE LA CONQUÊTE DES PÔLES

PAR
CLÉMENT ALZONNE

Illustrations de
Jean-Marie DESBEAUX

Fernand Nathan, éditeur – Paris
18, RUE MONSIEUR-LE-PRINCE, 18 (VI^E)

AVERTISSEMENT

Ces récits polaires sont des histoires vécues. L'auteur n'a rien ajouté à la vérité, qui se suffisait à elle-même. Toutes les citations sont authentiques, empruntées aux récits des voyageurs.

Nous devons exprimer spécialement notre reconnaissance à M. J. Rouch, qui a permis de puiser sans compter dans ses deux ouvrages bien connus : Le Pôle Nord et Le Pôle Sud (Flammarion, éditeur).

UN PRÉCURSEUR : BARENTZ



ERTES, les musées de La Haye renferment d'innombrables merveilles, telles que « le Taureau » de Paul Potter et « la Leçon d'Anatomie » de Rembrandt, qu'on ne se lasse pas d'admirer. Mais le Musée Naval contient une salle émouvante pour les explorateurs polaires. On y a reconstitué, à l'aide des trouvailles faites en 1871 par un navire norvégien, la maison du Havre de Glace, où Barentz hiverna en 1597. Il y a là une vieille pendule qui sonna les longues heures de la morne nuit d'hiver, et que la froidure si grande avait gelée – le premier hivernage que les hommes affrontèrent dans les glaces polaires – le sablier de douze heures qu'ils laissaient entièrement courir et qu'ils retournaient en « y prenant bien garde, afin de ne pas s'abuser sur le temps », la petite flûte dont jouait le matelot, le cercle de cuivre qui avait servi à Barentz à faire ses observations de latitude, la vieille Histoire de Chine, dont Barentz lisait des passages à son équipage pour le distraire et lui rappeler le but de l'expédition.

Car c'était en Chine qu'on voulait aller, en passant par le nord de l'Asie à travers les mers hyperboréennes, dont les vieilles cartes peignaient, par des dessins fantastiques, les dangers qu'aurait à affronter le voyageur assez téméraire pour s'y risquer : serpents gigantesques capables de broyer les navires, cavaliers étranges chevauchant sur des cerfs, la terrible peuplade des Nocturnes, monstres humains à tête de porc, avec des oreilles leur descendant jusqu'à la ceinture.

Ce n'étaient là, Barentz le savait bien, que fables pour décourager la concurrence. Car il s'agissait d'un voyage commercial avant tout, préparé et équipé par une compagnie de marchands d'Amsterdam, jaloux des Espagnols et des Portugais, qui accaparaient par les routes équatoriales tout le commerce de l'Extrême-Orient.

Ces astucieux marchands avaient pensé à tout.

— Vous n'embaucherez, avaient-ils dit à Barentz, que des matelots

célibataires, car le souvenir des femmes et des enfants diminue le courage des membres d'une expédition et les fait retourner trop tôt.

On embarqua même à bord des polisseurs de diamants et des orfèvres, « chargés de rendre propres au commerce les matières brutes qu'on trouverait ».

Barentz avait réussi à faire le tour de la Nouvelle-Zemble par le Nord. Quand il reconnut que la route était complètement barrée par les glaces, il voulut revenir. Il était trop tard. Et il fut forcé « en grand froid, pauvreté, misère et fâcherie », de demeurer tout l'hiver dans une baie de la côte orientale de la Nouvelle-Zemble, située par 76° de latitude, et qu'il appela le Havre de Glace.

Les vingt Hollandais qui l'avaient accompagné jusque-là acceptèrent avec courage et bonne humeur cette mauvaise fortune.

« Nous étions singulièrement fâchés de demeurer au milieu de ce grand froid de l'hiver, écrit Gérard de Veer, le chroniqueur de l'expédition. Néanmoins, comme toute espérance nous était ôtée, il fallait faire de nécessité vertu, et attendre avec patience l'issue que Dieu nous donnerait. »

Par bonheur, le rivage du Havre de Glace était encombré de bois flottés (troncs d'arbres arrachés aux forêts de l'Asie par les fleuves de Sibérie et transportés ensuite par les courants sur les rivages des terres arctiques). Barentz put faire construire une maison assez spacieuse. D'après la reconstitution qui figure au musée de La Haye, son toit plat était surmonté, au centre, d'un pignon pointu, servant à la fois de cheminée et de poste d'observation. Une série de lits étaient disposés le long des cloisons, comme des cadres dans un poste de matelots, et un tonneau servait de baignoire.

Pendant la construction, les ours attaquèrent à plusieurs reprises les marins, et on ne sait pas quels furent ceux qui eurent le plus peur des autres.

L'hiver fut rude, avec ses ouragans perpétuels, ses basses températures et sa longue nuit.

« La froidure était si extrême qu'on ne pouvait se chauffer, bien que nous usâmes de tous les moyens, en faisant grand feu, en nous bien couvrant, en usant de pierres échauffées à nos pieds. Parfois le dedans de la maison était si horriblement froid, qu'étant assis près d'un grand feu et échauffant nos jambes, nous gelions par-derrière et étions comme englacés, ce qui nous faisait souvent nous regarder piteusement l'un l'autre. »

Mais la bonne humeur et la bonne entente ne cessèrent de régner. Il faut lire, dans Gérard de Veer, le récit de la fête des Rois :

« Le 5 janvier, le temps étant adouci, avons ouvert l'huis et déblayé la neige autour de la maison. Ayant ainsi travaillé tout le jour, il nous souvint que c'était la veille de la fête des Rois. C'est pourquoi nous

avons requis au capitaine que, dans notre misère, nous pourrions nous récréer un petit peu en employant une partie des portions de vin qu'on devait nous distribuer de deux jours en deux jours ; de manière que nous avons ce soir récréé nos esprits et élu un roi, et ayant deux livres de farine, nous fîmes des crêpes à l'huile. Et chacun apporta un biscuit de pain, que nous avons trempé dans le vin et mangé. Et il nous sembla que nous étions dans notre patrie et entre nos parents et amis ; et nous en fumes autant récréés que si nous eussions fait un banquet d'honneur, tant nous y trouvâmes bonne saveur. Nous fîmes aussi un roi à l'aide de billets, et notre maître-canonnier fut roi de Nouvelle-Zemble. »

Les renards se montrèrent toujours assez nombreux ; on les prenait au trébuchet et ils suppléèrent à la disette des vivres. Les ours redevinrent hardis lorsque le jour reparut. Mais les matelots en eurent moins peur et en tuèrent plusieurs. Ils ne les mangeaient pas, car leur viande avait alors la réputation d'être mauvaise. Leur graisse servait à alimenter les lampes.

Deux matelots moururent pendant l'hiver. Au mois de juin, Barentz décida de gagner la Laponie dans les canots.

Il était lui-même très malade. Le 20 juin, il discutait avec Gérard de Veer sur la carte qu'ils avaient dressée ensemble.

— Donne-moi à boire, Gérard, dit-il brusquement, je ne me sens pas bien.

À peine eut-il bu qu'il lui survint une grande faiblesse, et qu'il expira subitement.

« La mort de Barentz, écrit Gérard de Veer, nous jeta dans un grand embarras, car il était notre véritable guide, sur lequel, après Dieu, nous comptions le plus. »

Les survivants réussirent à gagner la côte de Sibérie, où ils furent recueillis. Plus heureux que bien d'autres marins auxquels il était arrivé des aventures moins exceptionnelles, ils revinrent presque tous en Hollande. On les croyait morts depuis longtemps, et lorsqu'ils débarquèrent à Amsterdam, revêtus de leurs peaux d'ours, le peuple les acclama.



CHATEAUBRIAND EXPLORATEUR POLAIRE



Il ne le fut que d'intention, mais c'est déjà quelque chose dans notre pays, où les explorateurs polaires furent toujours peu nombreux.

Cette intention n'a pas été simplement le rêve fugitif d'un jeune homme, ému à la lecture d'un récit de voyageur : à la fin de sa carrière, lorsque dans la préface testamentaire des « Mémoires d'Outre-Tombe », écrite le 1^{er} décembre 1833, à soixante-cinq ans, il résume en quelques traits toute sa vie, ce rêve polaire lui parut dominer les ambitions de sa jeunesse.

Comment vint à Chateaubriand cette vocation polaire ? Il ne nous le dit pas expressément, mais une vocation de ce genre n'était pas surprenante chez un gentilhomme breton, qui comptait plusieurs navigateurs parmi ses ancêtres, qui avait été dès son enfance « destiné d'avance à la rude vie du marin », qui avait essayé d'obtenir à Brest un brevet d'aspirant de marine, et qui avait rêvé de prendre du service dans l'armée d'un prince hindou et failli partir pour Pondichéry.

Chateaubriand avait connu le voyage de Hearne, qui, en 1771, en suivant le cours de la rivière Coppermine, avait atteint, dans le nord de l'Amérique, les rives de l'Océan Glacial. Il fut frappé par les récits du troisième voyage de Cook, dont une première traduction parut en France dès 1782. Au cours de son dernier voyage (1778), le célèbre navigateur anglais avait essayé de trouver un passage de l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique, en passant au nord de l'Amérique, ce fameux passage du Nord-Ouest, que l'Angleterre recherchait vainement depuis trois siècles. Que Chateaubriand ait caressé le rêve orgueilleux de réussir où tant de marins avaient échoué ne doit pas nous étonner.

« En 1789, écrit-il dans la préface d'« Atala », je fis part à M. de Malesherbes du dessein que j'avais de passer en Amérique. Mais désirant en même temps donner un but utile à mon voyage, je formai

le dessein de découvrir par terre le passage tant recherché, et sur lequel Cook même avait laissé des doutes. » M. de Malesherbes répondit au jeune voyageur : « Si j'étais plus jeune, je partirais avec vous, je m'épargnerais le spectacle que m'offrent ici tant de crimes, de lâchetés et de folies ; mais à mon âge, il faut mourir où l'on est. »

Au mois d'avril 1791, Chateaubriand s'embarqua à Saint-Malo sur le brick *Saint-Pierre*, et, après une traversée mouvementée qui dura plus de cent jours, il débarqua à Baltimore le 10 juillet.

Son plan d'exploration était assez original :

« Au lieu de remonter au septentrion, je voulais marcher à l'Ouest, de manière à attaquer la rive occidentale de l'Amérique un peu au-dessus du golfe de Californie. De là, suivant le profil du continent, et toujours en vue de la mer, mon dessein était de me diriger vers le nord jusqu'au détroit de Behring, de doubler le dernier cap de l'Amérique, de descendre à l'Est le long des rivages de la mer polaire, et de rentrer dans les États-Unis par la baie d'Hudson, le Salvador et le Canada. »

Cette recherche du passage du Nord-Ouest lui tient tellement à cœur qu'il en fait le principal sujet de sa conversation avec Washington, lorsqu'il a une entrevue avec le général.

« Je lui expliquai tant bien que mal le motif de mon voyage. Il me répondit par monosyllabes français ou anglais, et m'écoutait avec une sorte d'étonnement. Je m'en aperçus et je lui dis avec un peu de vivacité :

— Mais il est moins difficile de découvrir le passage du Nord-Ouest que de créer un peuple, comme vous l'avez fait.

— *Well, well, young man !* s'écria-t-il, en me tendant la main. »

Washington certainement ne prit pas au sérieux le jeune explorateur qui se lançait dans une aussi vaste entreprise sans avoir fait beaucoup de préparatifs, et Chateaubriand en fut piqué.

À Albany, un certain M. Swift ramène Chateaubriand à la réalité et le fait descendre de son rêve.

« Après m'avoir entendu, M. Swift me fit des objections très raisonnables : il me dit que je ne pouvais pas entreprendre de prime abord, seul, sans secours, sans appui, sans recommandation pour les postes anglais, américains, espagnols, un voyage de cette importance ; que quand j'aurais le bonheur de traverser sans accidents tant de solitudes, j'arriverais à des régions glacées où je périrais de froid et de faim. Il me conseilla de vivre quelque temps parmi les coureurs de bois canadiens et les agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Ces expériences préliminaires faites, je pourrais alors poursuivre ma hasardeuse entreprise.

« Ces conseils, dont je ne pouvais m'empêcher de reconnaître la justesse, me contrariaient ; si je m'en étais cru, je serais parti pour aller tout droit au pôle, comme on va de Paris à Saint-Cloud. »

Il devait d'ailleurs repartir cinq mois seulement après être débarqué à Baltimore.

Dans la préface d'« Atala », il affirme qu'il ne se rembarquait pas sans espoir de retour.

Je ne sais s'il a vraiment voulu entreprendre ce voyage polaire. Mais ce qui paraît indiscutable, c'est l'intérêt qu'il n'a cessé de porter aux questions polaires et la précision de sa documentation à leur sujet.

Qu'on relise la préface du *Voyage en Amérique*. On y trouvera un exposé très complet des expéditions arctiques. Il a lu les journaux de voyage de Mackenzie, de Parry, de Franklin dans le nord de l'Amérique et dans l'archipel polaire américain. De sa documentation très complète, il tire parti dans les « Natchez », où il nous donne de très brillantes descriptions des terres septentrionales et des esquimaux.

« Nous arrivâmes (c'est Chactas qui parle) à une contrée où le soleil ne se couchait plus. Pâle et élargi, cet astre tournait tristement autour du ciel glacé. D'un côté s'étendaient des champs de glace, contre lesquels se brisait une mer décolorée ; de l'autre, s'élevait une terre hâve et nue, qui n'offrait qu'une morne succession de baies solitaires et de caps décharnés. Nous cherchions quelquefois un asile dans les trous de rochers, d'où les aigles marins s'envolaient avec de grands cris. J'écoutais alors le bruit des vents répétés par les échos de la caverne, et le gémissement des glaces qui se fendaient sur la rive. »

Certes, il les a bien lus, les journaux des explorateurs polaires, et ce magicien du style les a magnifiquement transformés.

« Et cependant, il est quelquefois un charme à ces régions désolées. Rien ne peut donner une idée du moment où le soleil, touchant la terre, semblait rester immobile et remontait ensuite dans le ciel, au lieu de descendre sous l'horizon. Les monts revêtus de neige, les vallées tapissées de la mousse blanche que broutent les rennes, les mers couvertes de baleines et semées de glaces flottantes ; toute cette scène, éclairée comme à la fois par les feux du couchant et par la lumière de l'aurore, brillait des plus tendres et des plus riches couleurs ; on ne savait si on assistait à la création ou à la fin du monde...

« Un soir, le soleil se coucha et ne se leva plus. Les neiges descendirent ; les daims, les caribous, les oiseaux même disparurent ; on voyait tous ces animaux passer et retourner vers le Midi... La mer fixa ses flots ; tout mouvement cessa, et au bruit des glaces brisées succéda un silence universel. »

Citons encore le magnifique passage du retour du soleil :

« L'hiver finissait ; la lune avait regardé trois mois, du haut des airs, les flots fixes et muets qui ne réfléchissaient point son image. Une pâle aurore se glissa dans les régions du Midi et s'évanouit ; elle revint, s'agrandit et se colora. Un Esquimau, envoyé à la découverte, nous

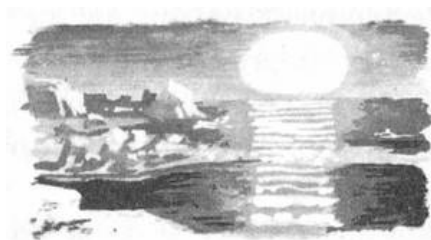
apprit, un matin, que le soleil allait paraître ; nous sortîmes en foule pour saluer le père de la vie. L'astre se montra un moment à l'horizon, mais il se replongea soudain dans la nuit, comme un juste qui, relevant sa tête rayonnante du séjour des morts, se recoucherait dans son tombeau à la vue de la désolation de la terre : nous poussâmes un cri de joie et de deuil. »

Quel est l'explorateur polaire qui ne revivra pas à cette lecture ses propres émotions ?

C'est encore au mirage polaire que nous devons cette page savoureuse, écrite quarante ans après son premier voyage ;

« Aujourd'hui que j'approche de la fin de ma carrière, je ne puis m'empêcher, en jetant un regard sur le passé, de songer combien cette carrière eût été changée pour moi si j'avais rempli le but de mon voyage. Perdu dans ces mers sauvages, sur ces grèves hyperboréennes où aucun homme n'a imprimé ses pas, les années de discordes, qui ont écrasé tant de générations avec tant de bruit, seraient tombées sur ma tête en silence : le monde aurait changé, moi absent. Qui sait même si j'aurais repassé l'Atlantique, si je ne me serais pas fixé dans les solitudes par moi découvertes, comme un conquérant au milieu de ses conquêtes ? »

Évidemment, on ne peut s'empêcher de sourire quand on pense que ces belles phrases n'ont été écrites qu'à l'occasion d'une toute petite promenade en Amérique, qui n'a duré en tout et pour tout que cinq mois, mais par son ambition tenace à prendre rang parmi les explorateurs polaires, Chateaubriand ne méritait-il pas de figurer dans ce livre destiné à rappeler quelques-uns de leurs exploits ?



DUMONT D'URVILLE À LA DEVISE PRÉDESTINÉE



L'AMIRAL Dumont d'Urville ne fut pas d'un caractère commode. Il ne s'entendait à vrai dire avec personne, ni avec ses parents, ni avec ses chefs, ni avec ses camarades, ni avec les membres de l'Académie des Sciences, avec lesquels il eut de violentes et retentissantes querelles, dont cette savante compagnie n'a pas encore perdu le souvenir.

Conscient de son propre mérite, il n'était pas le dernier à le faire valoir, et n'admettait pas qu'on lui en marchandât la récompense. Charcot aimait à citer cette parole d'Amyot : « On ne doit pas défendre aux gens de bien d'espérer honneur de leurs vertueux faits. »

Ce n'est pas l'archéologue averti auquel nous devons la Vénus de Milo, ce n'est pas le botaniste et le naturaliste, auteur de savants mémoires, ce n'est pas l'homme politique qui prit part à la Révolution de 1830 et fut chargé de transporter en exil Charles X et sa famille ; ce n'est pas non plus le grand navigateur du Pacifique qui eut l'honneur de retrouver les restes de La Pérouse et de marquer sur la carte quantité d'îles nouvelles ; ce n'est pas l'infortunée victime de l'accident de chemin de fer du 8 mai 1842 ; ce ne sont pas ces aspects si variés de l'amiral Dumont d'Urville qui nous intéressent dans ce chapitre, ce sont uniquement ses découvertes dans l'Antarctique, qui en ont fait un des plus grands explorateurs polaires.

*

Nous sommes en 1837. Le capitaine de vaisseau Dumont d'Urville a quarante-sept ans. Il y a plusieurs années qu'il n'a pris la mer, et il s'ennuie.

Sa femme Adèle, qu'il adore, voudrait bien le conserver auprès d'elle, car elle sait que sa santé n'est plus très bonne, qu'il est sujet à

de douloureuses attaques de goutte. Elle voudrait qu'il continue à s'occuper de l'éducation de leur fils, dont l'intelligence précoce fait l'étonnement de ses professeurs... Mais quelle femme a pu jamais retenir un marin qui veut partir ?

Et puis, Dumont d'Urville a sur le cœur les appréciations peu flatteuses, souvent injustes, portées sur ses travaux précédents par quelques savants, en particulier par l'astronome Arago, sa bête noire, qu'il appelle le « sultan de l'Observatoire ».

Arago n'a-t-il pas écrit, avec ce manque de mesure dans l'animosité qu'on trouve parfois chez les hommes de science :

« Eussé-je été en proie à la plus violente des passions, les travaux de M. d'Urville ne m'auraient pas fourni l'occasion de l'exercer, et cela en vertu du vieil adage : « Là où il n'y a rien, le roi perd ses droits. » Les marins disent de M. d'Urville qu'il est botaniste ; les botanistes assurent qu'il est marin. J'admettrai, si l'on veut, qu'on ait raison des deux côtés... Il semble avoir voyagé pendant trois ans les yeux fermés et les oreilles bouchées. »

Ce n'est qu'un pamphlet, de forme et de fond. Mais il pique au vif Dumont d'Urville, qui harcèle les bureaux pour se faire confier à nouveau le commandement d'une croisière autour du monde.

Il se morfond à Toulon, en « service au port », comme nous disons aujourd'hui, président de commissions sans intérêt, siégeant dans des conseils de guerre, menant cette existence si déprimante du marin à terre, devenant, par ennui, presque insensible au charme incomparable du climat de Toulon, et à sa lumière, aussi transparente que celle de la Grèce qu'il avait admirée pendant ses premières campagnes.

« Si l'on ne me donne pas ce commandement que j'ambitionne, je prends ma retraite », écrit-il à un ami.

Et au moment où il allait peut-être le faire, dans un accès de découragement, voici qu'un nouveau ministre de la Marine, l'amiral de Rosamel, lui donne ce commandement désiré d'une campagne dans l'Océanie.

C'est au roi Louis-Philippe que nous devons de faire figurer ce voyage de Dumont d'Urville dans cette galerie de récits polaires, car ce fut le roi lui-même qui ajouta au programme prévu une pointe vers le pôle austral.

— Je voudrais voir flotter le pavillon français au moins aussi loin que le pavillon anglais, avait dit le roi. Pourquoi M. d'Urville ne relèverait-il pas le défi de Cook, qui a prétendu que personne ne s'avancerait au milieu des glaces australes plus loin que lui, et pourquoi ne dépasserait-il pas Weddell, qui, quoique simple chasseur de phoques, a atteint le 74° degré de latitude ?

Dumont d'Urville s'enthousiasme aussitôt. Le voyage au Pôle Sud

devient le titre principal de l'expédition, « qui prendra ainsi, dit-il, aux yeux du public, un caractère de nouveauté, de grandeur et de merveilleux. Les hommes aiment qu'on les étonne ».

On lui confie les deux corvettes qu'il a demandées, l'*Astrolabe* et la *Zélée*, et il pousse ferme leur armement.

— C'est ce bonhomme-là qui est le chef ? dirent les matelots la première fois qu'ils le virent.

— Ce bonhomme-là, murmura Dumont d'Urville, vous conduira plus loin et plus ferme que vous ne l'imaginez.

Il n'était plus question ni de goutte, ni de retraite !

*

Ces deux corvettes n'étaient que de tout petits bâtiments de 300 tonneaux environ, déjà anciens, et fort peu confortables pour la centaine de personnes que chacun d'eux devait transporter pendant plusieurs années.

Dumont d'Urville avait déjà promené à deux reprises l'*Astrolabe* autour du monde. Il en reprit le commandement, et son ami, le capitaine de frégate Jacquinot, prit celui de la *Zélée*.

Comme dernières instructions avant son départ de Toulon, le ministre lui envoya les judicieuses recommandations suivantes :

« Vous n'oublierez pas que, s'il est intéressant de recueillir le plus grand nombre d'informations possibles sur des régions à peu près inconnues, la conservation des navires placés sous vos ordres est d'un bien autre intérêt, et que la plus belle découverte ne vaut pas la vie d'un homme. »

*

La première tâche proposée au capitaine de vaisseau Dumont d'Urville était de pénétrer le plus loin possible dans la mer australe, de battre le record de latitude.

Or, dans la partie de l'Antarctique qui s'étend au sud de l'Amérique, ce record était alors détenu par l'Anglais Weddell, comme l'avait rappelé le roi Louis-Philippe.

En 1823, le chasseur de phoques Weddell, qui commandait le brick la *Jane*, monté par vingt-deux hommes d'équipage seulement, avait piqué droit vers le sud en quittant les Orcades, en vue de découvrir de nouveaux terrains de chasse. Un petit cotre, le *Beaufoy*, l'accompagnait.

Après avoir dépassé, le 16 février, le 70° degré de latitude, les deux petits navires s'étaient trouvés dans une mer presque libre de glaces. Le temps était radieux. Le soleil, qui brillait dans un ciel très pur, donnait aux équipages une impression de chaleur réconfortante. On ne

se serait pas cru dans les mers polaires. De nombreux pétrels blancs voltigeaient. Ils étaient parfois si nombreux que la mer en était littéralement couverte.

Le 19, Weddell dépassa le 73° parallèle par 35° de longitude Ouest, sans voir un morceau de glace. Le 20 février, les observations donnèrent comme point 74° 15'. Seuls, quatre icebergs étaient en vue.

« J'aurais pu, écrit Weddell, continuer à m'avancer plus loin encore, mais un vent du sud qui s'éleva m'invita au retour. »

Dumont d'Urville n'aura pas la chance de retrouver des conditions aussi favorables.

Le 9 janvier 1838, l'*Astrolabe* et la *Zélée* quittent le détroit de Magellan. Les équipages, peu soucieux des fatigues et des risques qu'ils vont subir, entonnent le refrain du gaillard d'avant :

*Nous irons jusqu'au bout du monde.
L'Astrolabe ne périra pas !*

Le 15 janvier, le premier iceberg est en vue par 59° 30' S.

Après une navigation de quelques jours dans les glaces, tantôt gênés par la brume, tantôt au contraire favorisés par un temps si clair, une mer si libre d'obstacles que chacun se berce des plus belles espérances, le 22 janvier, à 63° 40' S, les navires sont arrêtés par une banquise infranchissable.

C'était la première fois que des marins français voyaient la banquise antarctique. Aussi Dumont d'Urville et ses officiers nous en ont-ils laissé des descriptions suggestives :

« Jusqu'aux bornes de l'horizon, à l'Est comme à l'Ouest, s'étend une plaine de blocs de glace de toutes les formes entassés et confusément enchevêtrés les uns dans les autres, comme les stèles blanches d'un immense cimetière arabe. Leur hauteur moyenne ne dépasse guère 4 ou 5 mètres, mais sur cette plaine glacée surgissent des icebergs considérables, aux lignes géométriques, qui semblent être les grands édifices d'une ville de marbre blanc, avec ses palais, ses dômes, ses aiguilles, ses arcades et ses ponts tombant en ruine. »

Bientôt, comme jalouse de cette éclaircie fugitive, la banquise s'enveloppe d'un voile impénétrable de brume, au sein de laquelle volent mille paillettes de neige.

Les corvettes ne pourront faire une nouvelle tentative vers le sud que le 3 février ; elles ne dépassèrent pas 62° 20' de latitude, sur le méridien même le long duquel Weddell avait pu faire une route si facile.

Pendant plusieurs jours, l'*Astrolabe* et la *Zélée* aperçoivent, sans pouvoir l'atteindre, la mer libre à l'horizon, « pareilles à l'oiseau captif qui découvre l'air libre au travers des barreaux de sa cage ».

Le 15 février, après une série de nouveaux efforts infructueux, Dumont d'Urville fait rebrousser chemin aux corvettes.

En remontant vers les Shetlands, la vigie signale une vaste terre à laquelle Dumont d'Urville donne le nom de Terre Louis-Philippe. Les vents contraires, les tempêtes, la brume ennemie plus redoutable encore que les icebergs, empêchent de faire une reconnaissance complète de cette terre. Les équipages sont harassés par ces deux mois de navigation dans les glaces et présentent déjà quelques cas de scorbut. Il est temps de remonter définitivement vers le nord.

*

Deux années plus tard, l'*Astrolabe* et la *Zélée*, après avoir parcouru une bonne partie du monde, venaient de mouiller à Hobart-Town, en Tasmanie.

Une épidémie de dysenterie avait décimé états-majors et équipages ; une trentaine de marins avaient préféré désertir que d'affronter de nouveaux dangers. Dumont d'Urville lui-même avait été repris par ses terribles attaques de goutte. Un peu de repos était nécessaire à tout le monde. Les officiers et les marins envisageaient déjà leur retour en France.

Mais Dumont d'Urville rencontra en Tasmanie deux hommes, qui devaient changer ses projets. L'un était le gouverneur lui-même, Sir John Franklin, célèbre par ses explorations dans le nord de l'Amérique ; l'autre un navigateur anglais, dont il avait lu et relu, avant son départ de France, les ouvrages. C'était Biscoe, qui, dix ans plus tôt, avait fait dans l'Antarctique des découvertes si importantes que la Société de Géographie de Londres lui avait décerné sa grande médaille d'or.

Biscoe raconta son voyage à bord du *Tula* et du *Lively*, comment il avait découvert l'île Adélaïde, pas très loin au sud-ouest de la Terre Louis-Philippe, vue par Dumont d'Urville, et, dans le sud de l'Océan Indien, la Terre Enderby.

— Si j'avais la chance d'avoir encore un navire à commander, dit Biscoe, je repartirais volontiers vers ces régions glacées.

— Je vais y repartir moi-même, dit Dumont d'Urville, qui peut-être une heure auparavant ne pensait qu'à se reposer. Je vais tâcher de me rapprocher du pôle magnétique austral, qui, à mon idée, doit se trouver dans le sud, pas très loin d'ici.

— Bon voyage ! dit Biscoe. Et je vous envie.

— Nos vœux vous accompagnent, commandant, ajouta Sir John Franklin.

Dumont d'Urville, de retour à son bord, donne l'ordre de racoler des matelots de fortune pour remplacer ceux qui ont disparu au cours de la campagne. Quelques officiers sont mécontents de ce changement de

programme ; l'un d'eux, le chirurgien Guillou, fait même signer une pétition, demandant le retour immédiat en France. Mais Jacquinet, toujours fidèle et dévoué à son chef, les calme. Le 1^{er} janvier 1840, les corvettes lèvent l'ancre d'Hobart.

D'abord, les tempêtes d'ouest gênent fort la navigation. Le 18 janvier, par 64° S., l'*Astrolabe* passe à côté du premier iceberg tabulaire caractéristique des mers antarctiques.

Le 19 janvier, la vigie crie : « Terre ! »

Il fait alors un temps magnifique. L'atmosphère a cette transparence ensoleillée, dont on apprécie le charme, dans l'Antarctique plus qu'ailleurs, parce que les jours de beau temps sont rares. Mais, pour les corvettes à voiles, ce trop beau temps a un inconvénient : le calme les maintient immobiles, et il leur est impossible de se rapprocher de la terre aperçue.

Le 26 janvier enfin, un vent du sud-est permet de faire route entre les énormes icebergs.

« Nous étions tellement resserrés par ces masses flottantes que je redoutais à chaque instant de voir nos corvettes aller se briser contre elles. Leurs murailles droites dépassaient de beaucoup nos mâtures. On aurait pu se croire dans les rues étroites d'une ville de géants. Les commandements des officiers étaient répétés par plusieurs échos produits par ces masses gigantesques qui se renvoyaient de l'une à l'autre le son de la voix. »

En quelques heures, l'*Astrolabe* et la *Zélée* sont à moins de trois milles du rivage, par 66° 30'.

« La terre qui est en vue nous montre alors, dit Dumont d'Urville, le peu d'accidents qu'elle présente. Elle est entièrement couverte de neige et elle peut avoir une hauteur de 1 000 à 2 000 mètres. Nulle part elle ne présente de sommet saillant. Nulle part on n'aperçoit le sol. »

Il appelle cette terre nouvelle Terre Adélie, du nom de sa femme.

En profitant des vents d'est, les deux corvettes franchissent le cercle polaire, et les matelots célèbrent ce passage par une fête burlesque sous la présidence de l'un d'eux, déguisé en Père Antarctique.

On aperçoit bientôt, au pied de la falaise de glace, des rochers dénudés sur lesquels Dumont d'Urville envoie débarquer.

Le dessinateur de l'expédition, Le Breton, nous a laissé de beaux dessins de ce débarquement. Auprès d'une petite île rocheuse, en partie couverte de glaces, qu'on appela île Géologie, les marins de l'*Astrolabe* ont accosté leur chaloupe. L'un d'eux déploie le pavillon tricolore au sommet de la petite île, tandis que les officiers s'occupent à recueillir des échantillons de roches. Un matelot poursuit quelques pingouins, de l'espèce qui justement, dans la suite, fut appelée pingouin Adélie. Au fond, on aperçoit la haute falaise glacée de la

terre proprement dite. Sur un glaçon voisin, l'ingénieur hydrographe Vincendon-Dumoulin mesure les éléments magnétiques.

« La cérémonie, ajoute d'Urville, se termina par une libation. Nous vidâmes à la gloire de la France une bouteille du plus généreux de ses vins. Jamais vin ne fut appelé à un rôle plus digne ; jamais bouteille ne fut vidée plus à propos. »

La banquise forme une sorte de cul-de-sac, d'où il faut sortir en louvoyant contre les vents d'est, qui soufflent bientôt en tempête. Cette lutte des corvettes contre la tempête et les glaces a été illustrée par un dessin impressionnant de Le Breton : l'*Astrolabe*, au plus près sous ses huniers au bas ris, voit déferler à tribord une forte lame, tandis que l'horizon brumeux est hérissé des silhouettes fantastiques des icebergs.

Le 30 janvier, tout l'horizon vers le sud est barré par une muraille de glace d'une cinquantaine de mètres de hauteur. On la suit pendant vingt-cinq lieues. Aucun indice de terre. Toutefois, supposant qu'une masse aussi énorme de glace repose sur la terre ferme, Dumont d'Urville nomme cette côte Côte Clarie, en l'honneur de la femme du commandant de la *Zélée*. Comme on l'a reconnu plus tard, ce n'était qu'une glace flottante, et cette Côte Clarie a été rayée des cartes.

Mais l'état sanitaire de l'équipage ne cessait de donner des inquiétudes. Dumont d'Urville lui-même n'en pouvait plus. On lit à chaque page dans son journal de bord :

« Je ne pus tenir plus longtemps contre les violentes douleurs qui me déchiraient... J'eus peine à regagner ma chambre et à me jeter sur mon lit... »

Le chirurgien Hombron est impuissant à calmer les coliques intolérables de son commandant. On peut dire que ce fut vraiment à bout de forces que Dumont d'Urville donne l'ordre, le 1^{er} février, de remonter vers le nord.

Le pavillon français n'a plus flotté dans ces parages depuis cette époque.

Dumont d'Urville avait à peine dépassé le cercle polaire antarctique. Mais il avait navigué dans cette région où, au solstice d'été, le soleil ne se couche pas. Ainsi, il avait justifié la curieuse devise de ses ancêtres qui figurait dans ses armes, car il était d'ancienne et authentique noblesse : *La nuit comme le jour*.

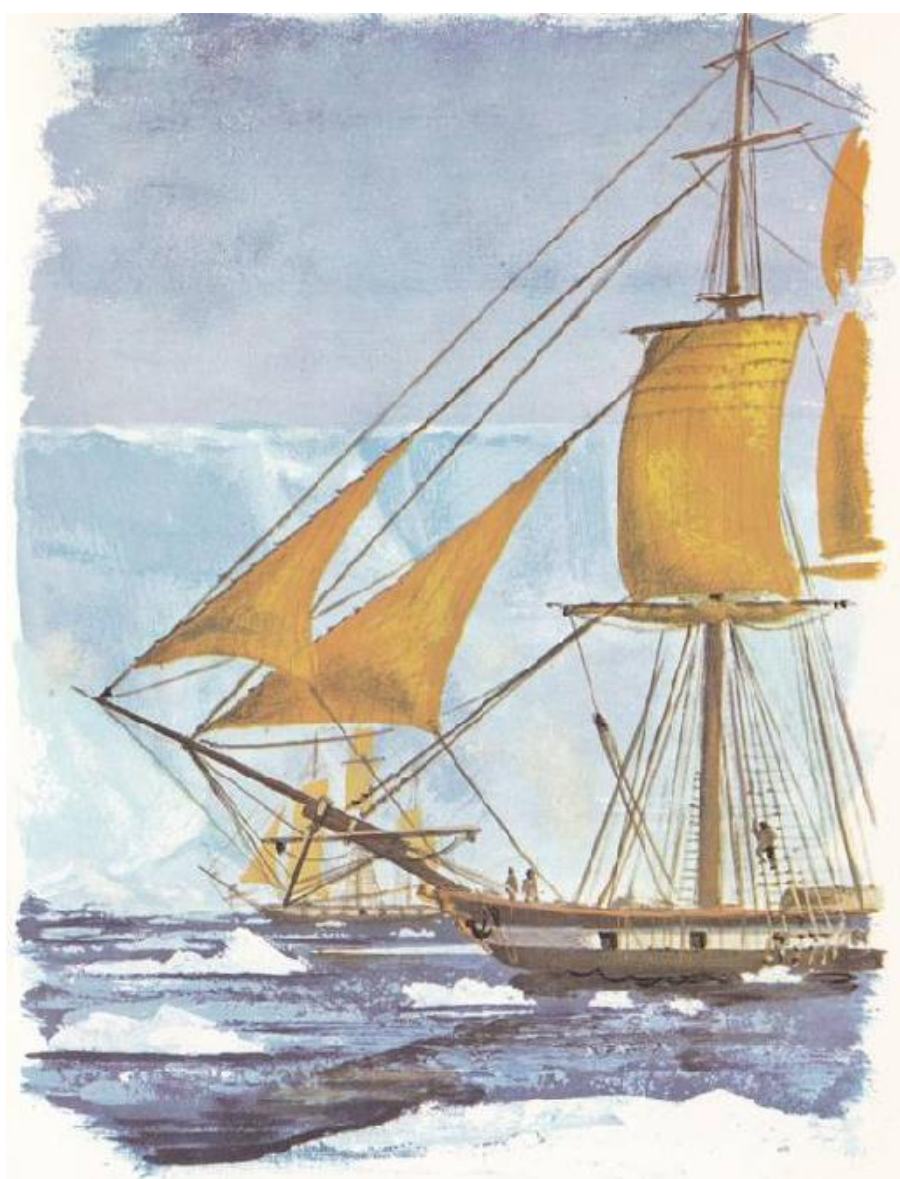
*

Il y a quelques années, les régions polaires firent l'objet de compétitions internationales. L'Angleterre en demanda une bonne partie. Ni la Terre Louis-Philippe, ni les terres Loubet, Fallières et Charcot, découvertes par Charcot, ne trouvèrent grâce devant les

diplomates. Seule, une exception fut consentie pour la Terre Adélie.

Grâce à Dumont d'Urville, une enclave française figure sur les cartes du continent antarctique.





Tout l'horizon vers le sud est barré par une muraille de glace...

FRANKLIN ET BELLOT



'EST folie de vouloir repartir vers le pôle ! disait le Premier Lord de l'Amirauté britannique.

L'officier à qui il s'adressait était Sir John Franklin, qui ne répondait mot et laissait passer l'orage.

— C'est une folie ! répétait le Premier Lord. Vous êtes déjà couvert de gloire, Sir John ; Vous avez brillamment dirigé l'expédition que Sa Majesté a envoyée reconnaître le cours des fleuves du Canada et vous avez failli y perdre la vie... Vous avez été gouverneur de la Tasmanie... Vous venez de vous marier, et un nouveau marié doit rester auprès de sa femme... Et puis, n'êtes-vous pas trop vieux pour partir au pôle ? N'avez-vous pas soixante ans ?

— Mais non, dit vivement Franklin qui n'avait pas jusque-là répliqué, mais non, je n'ai pas soixante ans, je n'en ai que cinquante-neuf !

Franklin partit donc, et l'Angleterre lui confia le commandement de l'*Erebus* et du *Terror*.

C'était justement parce qu'il s'était marié récemment qu'il partait, car il pensait que sa femme ne serait pas insensible à sa gloire.

Son but était, après beaucoup d'autres marins qui n'avaient pas réussi, de découvrir au nord de l'Amérique un passage praticable vers l'Asie, le passage du Nord-Ouest, comme on disait.

Au cours d'une expédition précédente, ainsi que l'avait rappelé le Premier Lord de l'Amirauté, il avait atteint les rivages du Canada septentrional, et les avait trouvés à peu près libres de glaces. Il pensait que c'était là que se trouvait le fameux passage. « Lorsqu'on avait pénétré dans l'archipel polaire canadien, il fallait, disait-il, toujours chercher un chenal vers le sud, pour se rapprocher de ces rivages libres de glaces. »

L'idée était juste : c'est bien ainsi que, soixante ans plus tard, Amundsen réussira le premier à faire passer un navire de l'Atlantique

au Pacifique, en contournant l'Amérique du Nord.

Franklin part donc plein d'espoir au mois de mai 1845. Lady Franklin, qui l'a accompagné à l'embarcadère, a été la dernière à lui souhaiter bon voyage.

Sans difficultés, il pénètre dans le détroit de Barrow, reconnu avant lui par Parry, mais les chenaux vers le sud ne sont pas navigables comme il l'espérait.

— Inutile de s'entêter, dit Franklin à ses officiers. Prenons nos quartiers d'hiver. L'été prochain, nous tenterons le passage.

L'*Erebus* et le *Terror* passent l'hiver auprès de l'île Beechey.

Dès qu'il peut dégager ses navires, Franklin repart vers le sud, entre la Terre Somerset et la Terre du Prince de Galles, dans le détroit qui sera appelé plus tard détroit de Franklin.

Les navires ne peuvent aller bien loin, et il faut se résoudre à un nouvel hivernage.

Au mois de mai 1847, Franklin envoie deux officiers s'assurer que le détroit, dont il n'a pu franchir qu'une partie, conduit bien jusqu'au rivage du Canada septentrional. Les deux officiers exécutent cette reconnaissance. Lorsqu'ils sont de retour à bord, leur chef est mort. Franklin était trop vieux, comme l'avait craint le Premier Lord de l'Amirauté, pour résister aux fatigues de deux hivernages successifs.

Crozier a pris le commandement. L'*Erebus* et le *Terror* n'arrivent pas à se débloquer. Nouvel hivernage, le troisième, très pénible, car on ne voit pas d'issue, et plusieurs hommes sont déjà morts du scorbut.

Aussi, pour essayer de sauver les cent quatre qui restent, Crozier décide, au mois d'avril 1848, l'abandon des navires et de gagner à pied le Canada.

C'est une tâche au-dessus de leurs forces. Les uns abandonnent, préfèrent revenir vers les navires. Ceux qui poursuivent vers le sud jalonnet la route de leurs cadavres et des objets que la fatigue les a obligés de laisser derrière eux.

Une trentaine de survivants seulement atteignirent la côte américaine. Nul n'en réchappa. D'après les restes carbonisés qu'on retrouva plus tard, d'après l'état de mutilation des cadavres, les derniers survivants essayèrent de tromper la mort pendant quelques heures en dévorant les cadavres de leurs camarades...

*

Ce désastre complet, dont on ne connut jamais tous les détails, ne fut découvert que par bribes plusieurs années plus tard, après de longues et nombreuses expéditions de recherches.

Lady Franklin, avec une persévérance inébranlable qu'aucun échec ne rebuta, consacra toute son énergie et toute sa fortune à essayer de retrouver les traces de son mari et de ses compagnons. Sa constance

émût pendant plusieurs années le monde entier et a fait rejaillir sur le nom qu'elle portait autant de gloire que les exploits de son mari. Elle équipa à ses frais plusieurs navires. Sur l'un d'eux, le *Prince Albert*, qui quitta l'Angleterre en 1851, l'enseigne de vaisseau Bellot, de la Marine française, était embarqué.

Joseph-René Bellot a vingt-cinq ans. D'une très modeste famille de Rochefort, il est entré à seize ans à l'École Navale ; à vingt ans, au cours d'une campagne dans l'Océan Indien à bord du *Berceau*, il est décoré de la Légion d'honneur après une action d'éclat devant Tamatave.

« Son poste est partout où il y a un bon exemple à suivre et un danger à braver », écrit son commandant, le capitaine de vaisseau Romain-Desfossés.

À son retour en France, les expéditions envoyées à la recherche de Franklin occupent l'attention publique. Le jeune officier, qui n'espère pas de nouvel embarquement avant plusieurs mois, brûle du désir de prendre part à ces recherches. Il écrit à son commandant :

« Les glorieux travaux de Sir John Franklin ne sont point la propriété exclusive de la nation britannique, et la grande famille des marins revendique justement une part dans l'honneur acquis par un de ses membres. Nulle part on ne s'est ému plus qu'en France du sort de ce brave capitaine, et le désir que je viens de formuler est incontestablement partagé par un grand nombre d'officiers de notre marine. Je désire être autorisé à écrire à Lady Franklin, pour lui demander de m'associer aux glorieux dangers des recherches qui vont s'entreprendre. »

L'autorisation qu'il sollicite, le ministre de la Marine la lui accorde. Il part aussitôt en Angleterre et se présente à Lady Franklin.

— Comment vous remercier ? lui dit celle-ci, très émue par la spontanéité avec laquelle le jeune Français vient se mettre à son service.

— En me faisant l'honneur de me donner votre affection, Madame, répond Bellot.

Dès cette première entrevue, Lady Franklin lui voue, en effet, une sorte d'affection maternelle.

Il écrit lui-même à ses chefs :

« Je chercherai à faire connaître en France le trésor de dévouement et d'abnégation que cette femme a su montrer. La vue de cette noble douleur, de cet infatigable dévouement, qui ne laissent à Lady Franklin aucun repos, ferait naître le courage et l'enthousiasme là où ils ne seraient point. »

L'Amirauté britannique comble d'ailleurs de prévenances et d'attentions cet officier français, qui est venu prendre du service en Angleterre pour concourir au sauvetage de marins anglais. Londres est

en pleine exposition internationale, et la silhouette de Bellot, à la tournure décidée, « portant gaillardement sa décoration précoce », comme dit Jules Janin qui l'a alors rencontré, devient vite familière aux chroniqueurs.

Le *Prince Albert*, sur lequel Bellot doit embarquer, n'est qu'une toute petite goélette de 90 tonneaux, commandée par le capitaine Kennedy, et montée par dix-huit hommes, le capitaine et les officiers compris. Mais qu'importait à Bellot, il partait, c'était l'essentiel.

Aux visiteurs qui, le 3 juin 1851, à Stromenss, au moment du départ, faisaient la remarque que cette petite goélette semblait bien grêle pour affronter les glaces, Bellot, décidé par avance à trouver tout bien, répondait, avec une assurance un peu prématurée :

— La grâce rapide de notre navire, l'agilité de ses mouvements lui permettra mieux qu'à d'autres de courir au milieu des glaces : partout où une ouverture se présentera, le *Prince Albert* s'y glissera, et sa petitesse lui donnera dans cette navigation spéciale une facilité de locomotion que n'a pas un navire aux proportions plus vastes. Et d'ailleurs les Baffin, les Hudson, les Davis n'ont-ils pas fait leurs découvertes sur des navires encore plus faibles ?

C'était alors une sorte de mode pour les explorateurs polaires de faire des vœux avant leur départ. Une expédition américaine promit de s'abstenir complètement de tout langage grossier, une autre de ne jamais proférer de juron. À bord du *Prince Albert*, on fit le serment de ne pas absorber pendant le voyage une goutte de vin, de bière ou d'alcool. Ils étaient tous *teetotalers*, suivant l'expression alors consacrée.

Le *Prince Albert* louvoie pendant tout le mois de juillet dans la mer de Baffin, à la recherche d'un passage praticable à travers les glaces. Comme lui, les baleiniers américains sont arrêtés par la banquise. À bord de l'un d'eux, Bellot fait la connaissance du Dr Kane, déjà célèbre par ses explorations arctiques.

— J'ai bien vu des choses qui m'ont étonné ici, lui dit Kane, mais ce à quoi je m'attendais le moins, c'était bien d'y trouver un officier français.

Au mois d'août, Kennedy réussit à entrer dans le détroit de Barrox et le *Prince Albert* hiverne dans la baie de Batty, sur les côtes du détroit du Prince Régent.

De ce point, Kennedy et Bellot entreprirent de nombreuses excursions sur les côtes du North Somerset, dans le détroit de James Ross, sur la partie septentrionale de la Terre Victoria.

Au cours de ces excursions, dont les plus longues furent faites en plein hiver, par des températures très basses et d'autant plus pénibles à supporter que les vents étaient souvent forts, ils découvrirent le détroit qui sépare la Terre de Somerset de la presqu'île Boothia Félix,

détroit auquel Kennedy tint à donner le nom de Bellot, « juste tribut, dit-il, aux importants services rendus à notre expédition par le lieutenant Bellot ».

Sans découvrir les traces de Franklin, ils avaient contribué à rétrécir de plus en plus les cercles des directions probables prises par le navigateur disparu.

Au cours de son voyage, Bellot a écrit un journal qui fut publié à son retour, et qui reste, après tant de livres consacrés aux découvertes arctiques ou antarctiques, un des récits polaires les plus agréables à lire. Ce qui en fait le charme, c'est sa jeunesse – Bellot avait vingt-sept ans –, la fraîcheur de ses impressions, sa modestie aussi, car il ne cache pas que, de tout l'équipage, il est le moins expérimenté « dans ce pays qui est bien celui qui donne les plus forts coups de pied à l'orgueil humain ». Mais « il éprouve une certaine satisfaction en voyant que son coup d'œil se forme et que le sang-froid lui vient ». Et au bout de peu de jours, il est fier de noter qu'il est aussi capable que quiconque.

« Notre expérience a suffi à me montrer que tout ce qu'un homme peut endurer, je puis le supporter aussi, et j'espère bien me sortir de toutes ces épreuves avec honneur. »

Il n'oublie pas d'ailleurs qu'il a l'honneur de représenter la France :

« Je serai enchanté de montrer à nos hommes qu'un officier français ne restera jamais en arrière, et même songe toujours à se porter en avant ! »

Et à la fin de la campagne, il écrit :

« Le plus dur est fait, et je crois avoir soutenu dignement mon rôle ; ce n'est point que, intérieurement, je n'aie cru (par deux fois différentes) que le courage m'abandonnerait ; mais au moment de la défaillance, je me suis heureusement rappelé et ma position et mon caractère... Personne ne peut dire qu'un officier français a fléchi là où d'autres ne fléchissaient point. »

*

À peine revenu, Bellot songe à repartir. Le ministre de la Marine l'a promu lieutenant de vaisseau, il a la gloire d'être le premier Français à avoir hiverné dans les glaces polaires, mais il estime que, tant que le sort de Franklin restera ignoré, le devoir de tous ceux qui ont l'expérience des régions arctiques est de partir à sa recherche.

L'admiration, l'affection filiale qu'il éprouve pour Lady Franklin l'y poussent. Et dès l'été suivant, en 1853, il embarque à bord du *Phénix*, commandé par le capitaine de vaisseau Inglefield. Il est cette fois à bord d'un véritable navire de guerre anglais, considéré par tous sur le même rang qu'un officier britannique.

Lady Franklin, qui assiste à son départ, ne peut retenir ses larmes.

— *Take care of yourself !* (Prenez soin de vous-même !)

C'est tout ce qu'elle peut lui dire en pleurant, comme si elle était émue par un pressentiment funeste.

Quelques semaines après, en effet, le 12 août, à l'entrée du détroit de Wellington, au cours d'un voyage sur la banquise, pour établir la liaison avec les navires anglais voisins, par une de ces tempêtes « qui, a-t-il écrit lui-même, sont bien loin d'être aussi rares au-delà du cercle arctique qu'on ne le suppose généralement », Bellot se noya.

D'après les dépositions des deux marins qui l'accompagnaient, il n'avait pu résister au vent très violent et avait été entraîné dans une crevasse de la banquise.

— Pensez-vous que M. Bellot eut peur ? demanda l'officier enquêteur à l'un des matelots.

— Oh ! non, monsieur. C'était un trop bon officier pour avoir peur ! répliqua le matelot anglais.

L'opinion anglaise fut unanime pour déplorer la mort de Bellot, qui reste le plus célèbre de tous les explorateurs polaires français de l'Arctique.

« Je ne puis trouver d'expressions assez vives, avait écrit Kennedy après son premier voyage, pour témoigner mon admiration pour Bellot. Par son instruction supérieure, il a constamment assuré la bonne direction de nos opérations, en même temps que par l'heureuse disposition de son caractère, il a soutenu nos hommes dans leurs travaux les plus difficiles, en partageant tout avec eux. »

« *In promise, I have rarely seen his equal, and never his superior* » (En vérité, j'ai rarement trouvé son égal, jamais son supérieur), écrivit le colonel Sabine, le célèbre physicien anglais, au président de la Société de Géographie de Paris.

Lady Franklin, en apprenant sa mort, fut inconsolable :

— Il n'est plus, s'écria-t-elle, ce brave et généreux jeune homme que j'aimais comme un fils, à qui je dois tant, qui représentait si noblement l'honneur et la chevalerie de la France, et que tous nos marins aimaient et respectaient comme un frère.

La Marine française fit élever en son honneur dans le cimetière de Rochefort un monument funéraire, dont la forme inattendue ne manque pas de frapper le visiteur : quatre ours de marbre soulèvent une dalle funéraire en forme de barque renversée, sous laquelle est figuré Bellot.

Les officiers de marine anglais – ses camarades – firent apposer au Musée de la Marine à Paris une plaque commémorative, sur laquelle sont inscrites leur affection et leur admiration.

Le musée de l'École Navale conserve de précieuses reliques entourant son portrait.

Enfin, honneur unique, l'Amirauté britannique a fait élever à

Londres, dans l'hôpital maritime, un obélisque en l'honneur de l'officier français. Pendant la Grande Guerre, dans cet hôpital où passèrent tant de valeureux marins anglais, il arriva souvent qu'une main pieuse, en hommage pour la France, déposât au pied de cet obélisque, qui symbolisait la marine française alliée, une gerbe de fleurs.



LE NAUFRAGE DE LA « JEANNETTE »



LES directeurs de journaux américains ont toujours cherché l'exceptionnel, l'inattendu. Il était naturel que l'un d'eux songeât à la découverte du pôle. Ce fut Gordon-Bennett, directeur du *New York Herald*.

Il fit venir en 1878 le capitaine de Long, qui avait déjà affronté les glaces polaires :

— Croyez-vous, capitaine, qu'on puisse conduire un bateau jusqu'au pôle Nord ?

— J'y crois aussi fermement, répondit de Long, qu'on peut croire à un événement à venir.

— Eh bien ! ma caisse vous est ouverte, dit Gordon-Bennett. Choisissez votre navire et votre équipage, et partez. Un reporter du *New York Herald* vous accompagnera, pour donner de vos nouvelles à nos lecteurs.

— Je ne mets qu'une condition, répliqua de Long : c'est de n'embarquer ni Français, ni Italiens.

Ce désir, peu aimable pour nous, fut exaucé : il n'y eut à bord ni Français, ni Italiens, mais, par contre, quelques Chinois.

De Long acheta un trois-mâts barque à machine auxiliaire, la *Jeannette*, en fit consolider la coque, et partit de San Francisco le 8 juillet 1879, au milieu d'un concert d'acclamations, car Gordon-Bennett avait su naturellement lui faire de la réclame. Il se dirigea vers le détroit de Behring, puis vers l'océan polaire.

Délibérément, de Long essaya de se tailler sa route au milieu des glaces dans la direction du pôle. Il ne réussit qu'à faire complètement bloquer son navire.

Dès la fin septembre, il devint évident qu'il faudrait passer l'hiver à la merci de la banquise, dont la dérive, très irrégulière, était dirigée vers le Nord-Ouest.

Les pressions des glaces ne tardèrent pas à devenir très fortes. En se

heurtant et en se bousculant les uns sur les autres, les glaçons produisaient parfois un si épouvantable tumulte qu'ils arrachaient aux chiens des hurlements de frayeur. Le navire gémissait, se déformait et résistait tout de même. L'éventualité de l'abandonner avait été envisagée, mais elle ne se produisit pas immédiatement.

La Noël arriva. L'équipage la fêta avec bonne humeur. Le programme de la représentation théâtrale improvisée par Collins, le reporter du *New York Herald*, nous a été conservé. La plupart des acteurs ne devaient jamais revoir le monde civilisé.

Dès la fin de janvier 1880, des voies d'eau se produisirent ; l'équipage, par des froids de -40° , passa de longues heures aux pompes pour épuiser les cales.

Le printemps, puis l'été revinrent, et les journées ensoleillées ramenèrent l'espoir. Mais pendant tout l'été, la mer libre ne fut jamais en vue, et la prison de glace ne s'ouvrit pas.

On se résolut, bon gré mal gré, à passer un nouvel hiver, toujours poussé par la dérive vers des régions inconnues, où apparaissaient des îles nouvelles : l'île Henriette, l'île Jeannette.

Au printemps suivant, les pressions augmentèrent. Cette fois, la *Jeannette* subissait un assaut auquel elle ne résisterait pas.

Bientôt, un déchirement épouvantable se fit entendre. Un mécanicien se précipita sur le pont en criant :

— La glace pénètre dans la soute à charbon !

Et l'on perçut distinctement le clapotement de l'eau qui envahissait la cale.

— Hissez le pavillon ! commanda de Long.

Car il voulait que son navire coulât le pavillon haut.

Ce ne fut que lorsque le pavillon des États-Unis fut déferlé en tête du mât, qu'il donna l'ordre d'évacuer le navire.

On jeta pêle-mêle sur la glace tout ce qui pouvait être sauvé.

Soutenue par la pression des glaces, la *Jeannette* résista encore pendant une dizaine d'heures, puis s'enfonça brusquement le 13 juin 1881, par $77^{\circ} 17'$ de latitude et $153^{\circ} 42'$ de longitude Est.

*

Le capitaine de Long, l'ingénieur mécanicien Melville et leurs compagnons se retrouvèrent sur la banquise avec les chiens, deux canots, une baleinière, un youyou, des tentes, des traîneaux, des sacs de couchage, des vêtements, des vivres. La retraite vers les côtes de Sibérie pouvait être envisagée sans trop d'anxiété.

Le soir même, de Long notait sur son journal : « J'ai bon espoir de nous en tirer. »

Et les matelots se mirent en route en chantant.

Mais on dut bientôt en rabattre. Le traînage des embarcations

chargées de vivres se révéla vite extrêmement difficile sur la banquise toute bouleversée, presque impossible. Les charges furent réduites.

Un autre obstacle bien plus grave, que de Long découvrit les premiers jours, mais qu'il se garda bien de communiquer à ses compagnons, fut la dérive de la banquise vers le Nord, souvent plus rapide que ne l'était leur propre marche vers le Sud.

Ils n'auraient jamais réussi à gagner la terre, si l'été n'avait heureusement désagréé les glaces, et rendu la mer assez libre pour les embarcations.

Les marins se retrouvaient sur leur élément, ils n'allaient plus avoir à traîner leurs canots, mais se laisser porter par eux. Ils se croyaient sauvés.

L'équipage fut réparti dans trois embarcations, commandées respectivement par de Long, Melville et Chipp. Ils franchirent ainsi les chenaux de l'archipel de la Nouvelle-Sibérie, puis, le 12 septembre, ils mirent le cap vers le sud, en se donnant comme point de rendez-vous l'embouchure de la Léna.

Une violente tempête dispersa les embarcations. On ne trouva plus jamais trace du canot commandé par Chipp et des huit hommes qui le montaient.

« Chipp était le meilleur marin de nous tous, mais son canot était le plus petit », dit plus tard Melville.

Melville réussit à atterrir le 14 septembre, et à gagner Yakoutsck après cinquante jours de marche, avec les dix hommes qui l'accompagnaient.

Quant à de Long, après des traverses nombreuses, il gagna le rivage dans une région complètement déserte. Son équipage était épuisé, malade. Il s'achemina, dès qu'il le put, vers le sud, les plus valides portant les plus impotents.

Le gibier était extrêmement rare ; aucun indigène ne se montrait. La petite provision de vivres qu'ils avaient débarquée diminuait rapidement. On était déjà au début d'octobre et l'hiver arrivait à grands pas.

Alors de Long se résolut à envoyer en avant, en quête d'un secours problématique que d'ailleurs ils ne trouvèrent pas, les deux hommes les plus valides, Nindermann et Noros, et il continua à petites étapes sa marche vers le sud.

Le journal que de Long écrivit tous les jours jusqu'à sa mort est un des documents les plus émouvants.

Lundi 10 octobre. – Nous avons pris notre dernière once d'alcool ce matin à 5 heures. Mangé des morceaux de peau de renne. Hier, nous avons mangé la peau de renne qui servait à envelopper mes pieds. Légère brise de sud-est. Température supportable.

En route à 8 heures. – En traversant une crique, trois d'entre nous

sont tombés à l'eau, de sorte que nous avons été obligés de faire du feu pour sécher leurs vêtements. Nous sommes repartis à 11 heures, mais la marche était horriblement difficile. Lee (un des Chinois) nous a suppliés de l'abandonner. Naturellement, nous ne l'avons pas fait.

Vers 3 heures, étant épuisés, nous nous sommes traînés dans une brèche de la rive, où nous avons allumé du feu avec le bois que nous avons pu trouver. – Alexis est ensuite parti chercher du gibier, mais est revenu les mains vides. – Nous n'avons pour souper qu'une cuillerée de glycérine. Tout le monde est faible, mais plein de courage. Que Dieu ait pitié de nous !

Mardi 11 octobre. – Ouragan du sud-ouest, accompagné de neige. – Nous sommes incapables d'aller plus loin. Nous n'avons pour toute nourriture qu'une cuillerée de glycérine et de l'eau chaude.

Mercredi 12 octobre. – Nous avons pris à déjeuner notre dernière cuillerée de glycérine. Pour dîner, nous aurons deux poignées d'écorce de saule arctique que nous ferons infuser dans un pot d'eau. – Chacun devient de plus en plus faible. C'est à peine si nous avons assez de force pour aller chercher du bois. – L'ouragan du sud-ouest et la neige continuent.

Jeudi 13 octobre. – Infusion de saule. Vents violents du sud-ouest. Nous sommes dans la main de Dieu ; s'il ne vient pas à notre secours, nous sommes perdus. Nous ne pouvons plus marcher contre le vent, et rester ici c'est mourir de faim.

Dans l'après-midi, nous avons fait un mille en avant, pendant lequel nous avons eu à traverser une autre rivière ou un coude de la grande. – Après l'avoir traversée, nous nous sommes aperçus que Lee avait disparu. Nous nous sommes réfugiés dans un trou de la berge, et j'ai envoyé à la recherche de Lee. – Il s'était laissé tomber sur la neige et attendait la mort. – Nous avons récité tous ensemble le *Pater* et le *Credo*. – Après souper, l'ouragan redouble de violence. – Nuit horrible.

Vendredi 14 octobre. – À déjeuner, une infusion de saule ; à dîner, la moitié d'une cuillerée à thé d'huile et infusion de saule. Le vent du sud-ouest s'apaise.

Samedi 15 octobre. – Infusion de saule et deux vieilles bottes.

Décidons de partir au lever du soleil. – Alexis n'en peut plus. Lee non plus. Arrivons à une embarcation. Elle est vide. – Halte et campement.

Dimanche 16 octobre. – Alexis complètement épuisé. Service divin.

Lundi 17 octobre. – Alexis mourant. Nous disons la prière pour les mourants. – Jour anniversaire de la naissance de Collins qui a quarante ans. – Alexis meurt vers le coucher du soleil. Nous l'avons couvert du pavillon et couché dans l'embarcation.

Mardi 18 octobre. – Calme et doux. Neige. Enseveli Alexis l'après-midi. Nous l'avons déposé sur la glace de la rivière et recouvert de

plaques de glace.

Mercredi 19 octobre. – Coupons notre tente en morceaux pour nous envelopper les pieds. Le Docteur Ambler a recherché un nouvel emplacement pour camper : nous nous y sommes rendus dans l'après-midi.

Jeudi 20 octobre. – Temps clair avec soleil. Mais très froid.– Lee et Knack agonisent.

Vendredi 21 octobre. – Vers minuit, le docteur et moi avons trouvé Knack mort entre nous deux. – Lee a rendu le dernier soupir à midi. Nous avons lu les prières des morts quand nous l'avons vu sur le point de trépasser.

Samedi 22 octobre. – Le docteur, Collins et moi, nous avons porté les corps de Knack et de Lee de l'autre côté de la pointe, pour les soustraire à notre vue.

Dimanche 23. – Tous assez faibles. Nous avons cherché du bois. – Lu une partie du service divin.

Lundi 24. – Nuit cruelle.

Jeudi 27. – Iverson n'en peut plus.

Vendredi 28. – Iverson est mort ce matin.

Samedi 29. – Dressler est mort cette nuit.

Dimanche 30. – Boyd et Gortz sont morts pendant la nuit. Collins est mourant.

Ici s'arrête le journal de de Long. Il est probable qu'il mourut, lui aussi, ce jour-là.

Ce ne fut que l'année suivante que Melville retrouva son corps. Sa main dépassait, comme pour un appel, la surface de la neige. À côté de lui étaient ses cartes, ses carnets de route, le journal de bord de la *Jeannette*, qu'il n'avait jamais voulu abandonner.

La simple croix de bois que Melville éleva à la mémoire des morts de la *Jeannette* sur les rives de la Léna abrite les corps de purs héros arctiques, qui ont lutté jusqu'à leur dernier souffle, sans songer aux sinistres expédients cannibales qui ont déshonoré parfois les dernières heures d'explorateurs affamés.



LE RECORD FRANÇAIS DE LATITUDE



Il est détenu par le Dr Octave Pavy, qui atteignit, au mois d'avril 1882, la latitude de $82^{\circ} 52'$, au nord du cap Joseph-Henry de la Terre de Grant, dans l'archipel polaire américain.

Le Dr Pavy avait depuis longtemps la vocation polaire. Mais il est difficile en France de réaliser cette vocation-là. Il avait été inscrit parmi les membres de l'expédition que Gustave Lambert projetait vers le pôle nord en 1870 ; Gustave Lambert fut glorieusement tué pendant la guerre et l'expédition ne partit pas. Pavy attendit plus de dix ans avant de pouvoir réaliser son rêve ; ce fut seulement en 1881 que l'Américain Greely lui en offrit l'occasion.

Greely et ses vingt-trois compagnons avaient quitté Terre-Neuve en juillet 1881 à bord du *Proteus* et s'étaient installés dans une maison de bois assez spacieuse, appelée Fort Conger, sur les rives du canal Kennedy, au bord de la mer de Baffin.

Au mois de mars 1882, le Dr Pavy partit avec deux hommes et essaya de se diriger vers le pôle, au milieu des glaces bouleversées et enchevêtrées de la banquise arctique, coupées de place en place par des chenaux d'eau libre infranchissables. Péniblement, il gagna quelques milles au large de la côte et dut abandonner sa tentative. Il était néanmoins le Français qui s'était rapproché le plus du pôle nord. Il l'est toujours. Aucun Français n'a encore battu ce record.

Ce n'est d'ailleurs pas pour cette prouesse française, généralement ignorée, que l'expédition Greely est célèbre, mais par la longue suite de calamités et d'infortunes qui s'abattirent sur elle.

Greely ne devait rester qu'une année dans les glaces, mais le *Proteus* fit malheureusement naufrage en allant le rechercher. Le deuxième hivernage fut accepté sans enthousiasme. L'organisation de l'expédition était d'ailleurs fort curieuse et méconnaissait les conditions de l'existence polaire. Une discipline aussi stricte et formaliste que dans une caserne, avait été instituée par le lieutenant

Greely ; mais les mécontents pouvaient donner leur démission, ou ne pas renouveler leur engagement. Ils devenaient alors des sortes d'invités, ne participant que s'ils le voulaient aux travaux de l'expédition.

Des invités de cette sorte, il y en eut déjà beaucoup au deuxième hivernage. Entre eux et ceux qui étaient restés fidèles à leur engagement, les discussions et les disputes étaient fréquentes, et parfois violentes. Ou bien, ce qui était aussi grave, on restait des semaines sans se dire un mot ; et on voyait alors Greely correspondre par écrit avec ses compagnons.

L'été de 1883, qui ne vit arriver aucun navire, n'arrangea pas les choses.

Greely, craignant qu'un nouvel hivernage n'entraînât des incidents plus graves encore, se résolut à gagner par ses propres moyens les ports du Groenland méridional. Le 10 août, il quitta Fort Conger avec ses compagnons. Il ne put aller bien loin, et il dut passer un troisième hiver dans des conditions beaucoup plus dures que si Fort Conger n'avait pas été quitté. On édifia une misérable cabane de pierres et on connut bientôt toutes les angoisses de la faim et du froid. Ces hommes, qui depuis longtemps ne s'entendaient plus, devinrent de véritables ennemis. Quelques-uns volèrent les vivres de la communauté ; Greely dut condamner à mort l'un des coupables et le faire exécuter. Le scorbut fit d'épouvantables ravages. Plusieurs, dont le Dr Pavy, succombèrent. Et leur mort était guettée par les survivants, tombés assez bas pour dévorer leurs cadavres.

Enfin, le 22 juin 1884, un navire américain, envoyé au secours de ces malheureux, les retrouva :

— Est-ce vous, Greely ?

— C'est moi, Greely, mourant, répondit le chef de l'expédition.

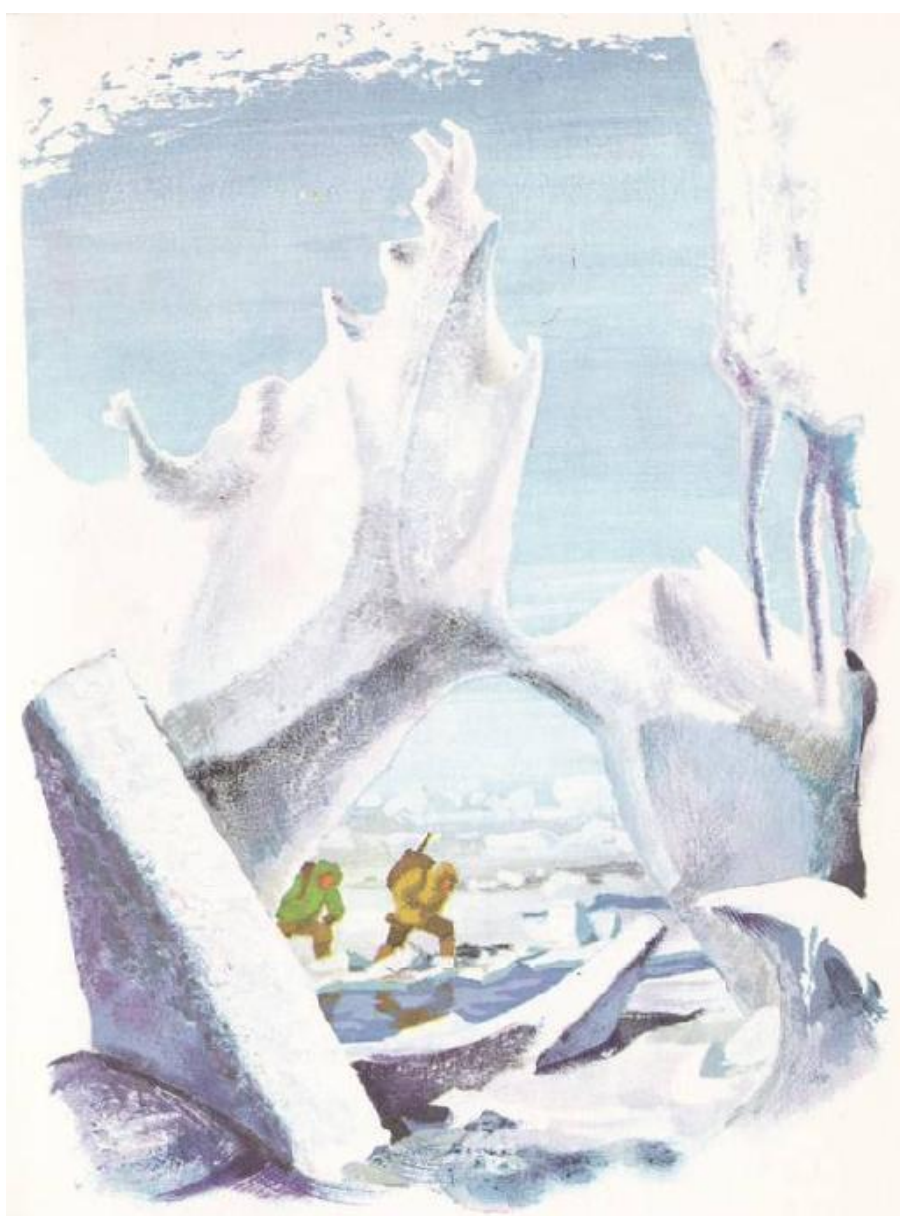
Il survécut à l'horrible drame, avec cinq de ses compagnons seulement.

Tout récemment, un de ces cinq survivants, Brainard, fêtait aux États-Unis son quatre-vingtième anniversaire. À un journaliste venu lui demander ses souvenirs de ce drame polaire, Brainard répondit simplement :

— C'est un cauchemar !

*

Il ne semble pas que la France ait jamais rendu au Dr Pavy l'hommage qui lui était dû. Les revues géographiques de l'époque contiennent quelques courtes lignes nécrologiques. En les feuilletant, on trouve ce détail navrant. Pavy laissait une fille sans aucune ressource. La Société de Géographie organisa une souscription pour lui venir en aide. On ne recueillit pas 4 000 francs.



Le docteur Pavy partit avec deux hommes et essaya de se diriger vers le pôle...

NANSEN



CEI pourrait commencer comme *Pêcheurs d'Islande* de Pierre Loti :

« Ils étaient *treize*, aux carrures terribles, dans une sorte de logis sombre qui sentait la saumure et la mer. Le gîte, trop bas pour leurs tailles, s'effilait par un bout, comme l'intérieur d'une grande mouette vidée ; il oscillait faiblement, en rendant une plainte monotone, avec une lenteur de sommeil.

« Dehors, ce devait être la mer et la nuit, mais on n'en savait trop rien : une seule ouverture coupée dans le plafond était fermée par un cercle en bois, et c'était une vieille lampe suspendue qui les éclairait en vacillant.

« Il y avait du feu dans un fourneau ; leurs vêtements mouillés séchaient, en répandant de la vapeur qui se mêlait aux fumées de leurs pipes de terre... »

*

En 1881, le navire d'expédition polaire la *Jeannette*, à jamais célèbre pour les souffrances de son équipage, avait été broyée par les glaces au nord de l'archipel de la Nouvelle-Sibérie. Trois années plus tard, des Esquimaux trouvèrent sur un glaçon, dans le voisinage de l'extrémité méridionale du Groenland, des boîtes de biscuits brisées et d'autres épaves provenant, sans aucun doute, du navire naufragé. Cette découverte saisissante jeta un jour nouveau sur les courants de l'océan Glacial. Car le bloc de glace chargé de ces débris n'avait pu arriver au Groenland qu'en traversant le bassin polaire. Suivant toute vraisemblance, les épaves avaient passé au nord de la Terre François-Joseph et du Spitzberg, et probablement dans le voisinage du pôle.

Le Norvégien Fridtjof Nansen eut l'idée que le même courant, qui avait guidé les restes de la *Jeannette*, pouvait aussi bien entraîner un

navire, assez solide pour résister à l'étau des glaces.

« Si la plupart des expéditions vers le pôle ont échoué, écrit-il, c'est qu'elles ont été dirigées dans des mers où le courant porte vers le sud. À mesure que le navire avançait dans la direction du nord, les glaces devenaient de plus en plus nombreuses, puis finalement bloquaient le navire et l'entraînaient en arrière. Si l'on avançait avec des traîneaux sur la banquise, les explorateurs s'épuisaient en efforts inutiles. Au prix de terribles fatigues, ils marchaient vers le nord, et, pendant ce temps, la lente dérive des eaux repoussaient vers le sud la banquise sur laquelle ils croyaient avancer. Pour atteindre le bassin polaire, il faut, au contraire, suivre un courant portant au nord. Gagner les îles de la Nouvelle-Sibérie, de là avancer aussi loin que possible vers le nord, en se frayant un passage à travers les glaces, puis une fois toute issue fermée dans cette direction, se laisser entraîner vers le nord-ouest par la lente dérive qui porte les eaux de l'océan Glacial de Sibérie vers le Groenland : tel était le plan du voyage que j'élaborais. »

Un pareil projet fut loin d'être approuvé par les explorateurs polaires : ils objectaient qu'il n'était pas possible de construire un navire capable de résister aux pressions des glaces arctiques, que c'était folie de partir pour une expédition polaire sans se ménager une ligne de retraite et une possibilité de retour.

Nansen, sans se laisser décourager par les objections, garda confiance.

Le constructeur norvégien Colin Archer construisit un navire très solide, auquel il donna le nom de *Fram* (En avant), la devise même de Nansen. Ses formes, parfaitement lisses, étaient arrondies de façon à se soulever, et non à s'écraser sous la pression des glaces. Son tonnage, en plein chargement, atteignait 800 tonnes. Une machine de 220 chevaux lui donnait par temps calme une vitesse de 6 à 7 nœuds.

L'équipage se composait de treize personnes, avec Otto Sverdrup comme capitaine.

Le *Fram*, approvisionné pour cinq ans, quitta Oslo le 24 juin 1893, et le 25 septembre, après une traversée dans l'ensemble assez heureuse le long des côtes septentrionales de la Sibérie, il se fit prendre dans les glaces au nord des îles de la Nouvelle-Sibérie, pas très loin de l'endroit où avait sombré la *Jeannette*.

Bientôt, les pressions des glaces commencèrent.

« Nous voilà donc, écrit Nansen, en plein dans les terribles difficultés que nous avaient annoncées les prophètes de malheurs. La glace nous presse et s'amoncelle autour de nous en murailles menaçantes, aussi hautes que notre mâture. Elle fait un bruit d'enfer, et certes, elle cherche bien à réduire le *Fram* en miettes. Et il ne se passe rien. » Et plus tard :

« Confiants dans la résistance du navire, nous éprouvons une sensation agréable à regarder ces scènes terribles. Souvent même, nul ne songe à se déranger pour surveiller l'attaque. Ni les chocs, ni les détonations de la banquise n'arrêtent les conversations et les rires dans le carré. »

La dérive vers le nord fut très lente : au bout de seize mois, après des zigzags en tous sens, le *Fram* n'avait parcouru que 360 milles, mais il avait atteint le 84^e parallèle.

Le séjour dans les glaces était, certes, monotone, mais les marins du *Fram* n'éprouvèrent aucune des souffrances de la nuit polaire, décrites en termes si dramatiques par beaucoup d'explorateurs.

« Dans ce monde des glaces, les années passent sans laisser de traces derrière elles. Il n'y a pas d'événements dans cette nature silencieuse. À travers l'obscurité profonde qui enveloppe ce monde muet, on ne voit que le scintillement des étoiles et les flammes de l'aurore boréale. »

Nansen va même jusqu'à affirmer qu'il mène une « vie de sybarite ». Le travail de laboratoire et les recherches scientifiques dans ce monde complètement inconnu apportent une distraction salutaire.

Mais un homme d'action comme Nansen ne pouvait s'en contenter. Lorsqu'il fut convaincu que la dérive ne ferait pas passer le *Fram* dans le voisinage immédiat du pôle, il décida de quitter le navire pour tenter sur la glace un raid vers le nord.

Pendant plusieurs mois il hésite, non pas parce qu'il craint pour lui-même les dangers d'un pareil voyage, mais parce qu'il se demande s'il a bien le droit d'abandonner ses compagnons. Si le *Fram* ne revient pas, et si lui-même survit à l'aventure, ne lui reprochera-t-on pas d'avoir choisi la part la moins dangereuse ? Si ses compagnons doivent abandonner un jour le navire, n'auront-ils pas besoin, pour regagner la terre la plus proche, des attelages de chiens dont il va lui-même les priver ? Des voix très autorisées n'ont pas manqué de lui adresser ces critiques, même après le succès de l'expédition ; qu'auraient-elles dit si l'expédition avait eu un dénouement tragique ?

Ces scrupules cependant ne l'arrêtent pas. Le *Fram* est solide ; il résistera à toutes les épreuves, et ses camarades, sous la direction de Sverdrup, n'ont qu'à être patients et à se laisser vivre. L'épave de la *Jeannette* retrouvée sur les côtes du Groenland ne peut mentir : le courant existe et, un jour ou l'autre, le *Fram*, libéré des glaces, voguera en mer libre au nord du Spitzberg.

Donc au mois de mars 1895, Nansen, avec un seul compagnon, le matelot Johansen, quitte le *Fram*, alors par 84° N. et 90° E. Il pique droit au nord sur la banquise avec des embarcations de peaux, des traîneaux et des chiens. Il a fait le rêve d'atteindre le pôle. Mais, sur la

banquise mouvante, une fois le *Fram* quitté, il n'a pas la possibilité de le retrouver, et il devra gagner au retour la terre la plus proche, la terre François-Joseph. C'était un projet extrêmement hardi, une folie, n'aurait-on pas manqué de dire, s'il avait échoué.

Après vingt-quatre jours de marche, le 8 avril 1895, les deux hommes arrivèrent à la latitude de 86° 12'. La banquise, bouleversée, coupée parfois de larges bandes d'eau libre, ne leur avait pas permis d'aller plus loin.

« Pour vous donner une idée de cette banquise, représentez-vous un empilement d'énormes glaçons séparés tantôt par des trous remplis de neige molle et d'eau, tantôt par de larges étangs. Une suite de montagne russes branlantes ; après une colline, un ravin ; bref, un terrain formé de blocs inégaux, entassés dans le désordre le plus extravagant. Nulle part la moindre plaque unie, où l'on pourrait dresser la tente et attendre. »

Ils n'avaient pas conquis le pôle, comme Nansen l'avait un moment espéré, mais ils avaient dépassé de plus de trois degrés la plus haute latitude atteinte avant eux par les hommes. Leur record ne fut battu que cinq ans plus tard par l'expédition du duc des Abruzzes.

Ils battirent alors en retraite vers la terre François-Joseph, qui était à 700 kilomètres au moins.

Après des incidents multiples, tuant leurs chiens l'un après l'autre pour ne pas mourir de faim, risquant plusieurs fois de se noyer entre les glaçons, ils atteignirent une terre à la fin du mois d'août, sans bien savoir au juste laquelle, car Nansen avait eu la malchance de laisser sa montre s'arrêter. Mais qu'importait, c'était la terre, après cent quarante-cinq jours de lutte continuelle sur la glace marine.

« Nous étions heureux comme des enfants », note simplement Nansen.

Un instant, ils espérèrent trouver avant l'hiver un campement habité, et peut-être regagner tout de suite leur pays. Mais il n'était pas si facile qu'ils l'avaient cru d'aller vers le sud. Il fallut se résoudre bientôt à passer l'hiver dans ces parages, sans autres ressources que ce qui leur restait de leur raid vers le pôle. Heureusement, leurs munitions étaient encore abondantes, les ours et les morses étaient nombreux et ils étaient sûrs de ne pas mourir de faim. Leur ingéniosité suffirait pour le reste.

Ils construisirent une hutte de pierres, tout juste assez grande pour que Nansen pût s'y allonger. Des peaux d'ours la rendirent relativement confortable. En tout cas, c'était un abri solide contre le vent, ce qui leur avait manqué depuis le départ du *Fram*. Des lampes à huile de morse arrivaient à entretenir une température d'environ zéro, même lorsqu'à l'extérieur il faisait - 50°.

— Nous ne prenions pas beaucoup d'exercice par grand froid, écrit Nansen, car nos vêtements étaient dans un tel état de délabrement qu'il était prudent de s'aventurer le moins possible en plein air. Nous attendions que l'hiver passât.

Comme on demandait à Johansen quel souvenir le plus saillant il avait conservé de cet hivernage :

— Le souvenir des coups de pied que Nansen me donnait pour m'empêcher de ronfler, répondit-il.

La belle saison arriva enfin, et le 19 mai 1896, ils reprirent leur route vers le sud, ne sachant toujours pas s'ils étaient sur la terre François-Joseph ou sur le Spitzberg. Ils eurent encore bien des aventures, et manquèrent plusieurs fois de perdre leurs deux kayaks et leurs précieux chargements.

La plus belle des aventures fut celle qui leur arriva le 23 juin : ils entendirent soudain l'aboïement d'un chien. Ils n'en crurent d'abord pas leurs oreilles. Nansen partit à la découverte et bientôt aperçut un chien et un homme.

L'homme était l'explorateur anglais Jackson, qui explorait l'archipel François-Joseph, et dont les confortables quartiers d'hiver étaient proches.

Nansen, sale, les vêtements déchirés, rapiécés, couverts d'huile, était méconnaissable.

— Je suis heureux de vous voir, dit Jackson, comme si pareille rencontre n'avait rien d'insolite.

— Merci, moi de même, dit Nansen.

— Votre navire est loin d'ici ?

— Je n'ai pas de navire.

— Combien d'hommes êtes-vous ?

— J'ai un seul compagnon avec moi.

Soudain, Jackson s'arrêta et dit :

— Ne seriez-vous pas Nansen ?

— Je suis, en effet, Nansen.

— Oh ! Je suis très heureux de vous voir !

Ce fut ainsi que Nansen et Johansen parvinrent au bout de leurs peines.

En juillet, le *Windward* les rapatria en Norvège, et, par une heureuse coïncidence, le jour de leur débarquement dans leur pays, le *Fram* était libéré des glaces.

Sous le commandement de Sverdrup, le navire avait continué à dériver lentement vers l'ouest, en subissant sans dommage les pressions de la banquise. Il passa par la latitude de 85°57', à peine 15 milles au sud du record de Nansen. Au mois d'août 1896, il arriva en vue de la mer libre au nord du Spitzberg.

L'expédition de Nansen restera à jamais une des plus belles prouesses polaires. Elle ne fut pas seulement une victoire d'endurance et d'énergie : elle a été surtout la réalisation d'une conception théorique, d'une idée.



EN BALLON LIBRE VERS LE PÔLE



N 1896, l'ingénieur suédois Andree eut une idée qui devançait de plus de trente ans les possibilités humaines : il voulut aller au pôle en ballon. Au moment où la navigation aérienne n'était encore qu'à ses débuts, c'était une folie, mais une folie héroïque, de vouloir à la fois conquérir les airs et le pôle.

Andree fit donc construire en France un ballon – car la France était alors indiscutablement à la tête de l'industrie aéronautique – et au Spitzberg un hangar. Mais pendant tout l'été de 1896, il attendit vainement les vents du sud favorables. Il dut revenir en Suède, où il subit les attaques moqueuses d'une presse ignorante. Andree repartit au Spitzberg en 1897, et le 11 juillet, par vent du Sud bien établi, il prit place dans la nacelle avec ses deux compagnons, Fraenkel et Strindberg, et commanda le : « Lâchez tout ! »

Le départ d'une expédition polaire est toujours émouvant ; ce départ-là, ce saut si brusque dans l'inconnu, l'était encore davantage. Ceux qui y assistèrent regardèrent longtemps les montagnes derrière lesquelles le ballon disparut vers le Nord, à une centaine de mètres de hauteur.

Andree ne donna plus de ses nouvelles. On retrouva plus tard deux bouées flottantes, lâchées par les aéronautes quelques heures après leur départ, et un pigeon voyageur lâché le surlendemain. Puis, plus rien.

Une angoisse étreignit le monde. On se rendit compte que les sarcasmes, dont avaient été accablés Andree et ses compagnons, étaient déplacés. Les rieurs comprirent que les hommes qui s'étaient lancés dans cette aventure et qui venaient de disparaître, appartenaient à la lignée des héros dont la tâche est de conquérir la planète et de vaincre la nature, puisque aussi bien c'est la destinée superbe de l'homme.

Le roi de Suède, Oscar, envoya au Spitzberg, à la terre François-

Joseph, au Groenland, des navires à la recherche d'Andree. Des indigènes de la Sibérie septentrionale prétendirent en avoir recueilli des traces, mais c'était faux. Des habitants d'Angmasalik, sur la côte du Groenland oriental, crurent une nuit entendre des coups de feu sur la banquise, et on pensa que c'était Andree. Ce n'était qu'une illusion.

Plus de trente ans plus tard, le 6 août 1930, le navire norvégien *Bratvaag*, armé pour chasser le morse, faisait escale dans l'île Blanche, à l'est du Spitzberg.

Les chasseurs aperçurent des objets épars sur la glace, qui attirèrent leur attention, puis un bateau rempli d'ustensiles divers et amarré lui-même sur un traîneau, enfin un cadavre, dont les membres avaient été dispersé par les ours, mais dont les vêtements portaient encore les initiales d'Andree. Un peu plus loin, une tombe, celle de Strindberg, mort avant ses camarades et enterré par eux. Des carnets de notes et d'observations allaient révéler au monde la clef de l'énigme, qui pendant plus de trente ans avait obsédé les géographes polaires. On découvrit plus tard le cadavre de Fraenkel, et un appareil photographique avec des pellicules impressionnées, dont il fut possible de tirer des épreuves.

La réalité fut un drame tragique, mais éclairé, comme tous les drames polaires, de lueurs d'énergie humaine, qui en font une splendide histoire. Dans le martyrologue polaire, les trois noms d'Andree, de Strindberg, de Fraenkel méritent d'être inscrits sur le même rang que les plus grands héros de la conquête du pôle nord.

Note émouvante : parmi les papiers de Strindberg, on a retrouvé plusieurs lettres qu'il écrivait à sa fiancée. À côté des journaux techniques qui précisent les étapes de leur voyage et racontent leurs efforts, cette voix d'outre-tombe, après plus de trente ans, fait entendre des paroles charmantes et des aveux d'amour, ces anniversaires d'une jeune fille suédoise qu'ils fêtaient tous en chœur, comme si elle était la fiancée de chacun d'eux, parée par ces trois héros d'une jeunesse immortelle.

*

Donc, le 11 juillet 1897, à 13 heures 43 minutes, Andree, Strindberg et Fraenkel montaient dans la nacelle du ballon qu'ils avaient baptisé l'*Oern* (« l'Aigle »), et, trois minutes plus tard, le ballon quittait la baie des Danois au Spitzberg.

L'*Oern* est entraîné vers le nord par le vent. Malheureusement, il perd au départ la plupart de ses guideropes qui, combinés avec des voiles, devaient, par leur résistance, permettre de donner au ballon une certaine dirigeabilité.

Cet incident avait vivement ému ceux qui en avaient été témoins, car il privait Andree non seulement d'un moyen de direction sur

lequel il comptait, mais aussi de près de 500 kg de lest ; il ne paraît pas avoir beaucoup inquiété les aéronautes eux-mêmes, car ils en font à peine mention dans leurs journaux de bord.

À 16 heures 54 minutes – ils notent à la minute près tous les incidents du voyage – la lisière de la banquise est atteinte ; l'altitude du ballon reste comprise entre 240 et 500 mètres. On lâche quatre pigeons qu'on n'a jamais retrouvés.

À 18 heures, le vent pousse toujours le ballon vers le nord-est. On dîne de quelques sandwiches, on se fait des plaisanteries qu'on n'oublie pas de noter sur son carnet. Au-dessous d'eux, c'est la banquise compacte, déjà tourmentée et pressée par les courants.

Andree va se reposer, tandis que Strindberg et Fraenkel restent de quart. « Nous glissons, écrit Strindberg, d'une manière si légère, si aérienne, que c'est tout juste si nous ne retenons pas notre souffle, de peur de rompre l'équilibre du ballon. »

À 10 heures du soir, une bouée est jetée. Elle fut retrouvée, le 27 août 1900, onze cent quarante-deux jours plus tard, sur la côte de Norvège.

Une demi-heure plus tard, deuxième bouée, contenant elle aussi un message. Elle fut retrouvée, au bout de six cent soixante-douze jours, sur la côte d'Islande.

Le 12 juillet, le brouillard entoure le ballon, qui aussitôt descend ; ses guideropes touchent la glace. À 2 heures, au moment où Andree reprend le quart, le ballon est immobilisé. Il repart bientôt à faible allure, mais nettement vers l'ouest.

À 11 heures, les trois explorateurs déjeunent ; le fourneau, accroché par précaution au-dessous de la nacelle, fonctionne parfaitement. Ils lâchent quelques pigeons.

Mais le ballon descend de plus en plus, et la nacelle touche la glace. On jette toute sorte de lest, même la grosse bouée qui ne devait être lancée qu'au pôle, et sans y mettre de message, ce qui a permis – lorsqu'elle fut retrouvée le 11 septembre 1899 sur la terre du Roi Charles, à l'est du Spitzberg – d'énoncer les hypothèses les plus diverses sur l'endroit où elle avait été lancée.

Le ballon continue à traîner sa nacelle vers l'ouest, à travers le brouillard, sur les blocs de glace contre lesquels elle se heurte fréquemment. À 22 heures le ballon, surchargé d'eau sur toute sa surface, s'arrête complètement.

Après cette journée épuisante, Andree écrit :

« Qu'il est étrange de passer ainsi au-dessus de la mer polaire ! Être les premiers à survoler ces étendues inexplorées ! Dans combien de temps aurons-nous des imitateurs ? Serons-nous considérés comme des fous, ou suivra-t-on notre exemple ? Je ne puis nier qu'un sentiment

de fierté nous domine, mes deux compagnons et moi. Il n'est pas discutable que, dans cette aventure, nous risquons notre vie. Mais nous pouvons mourir, puisque nous avons fait ce que nous avons fait. Et je me demande si ce que nous éprouvons n'a pas sa source dans un sentiment d'individualisme exalté qui ne peut se résoudre à n'être qu'un anneau de la chaîne commune, oublié et méconnu des générations présentes et futures. »

Ces magnifiques paroles, écrites dans le désert polaire à la veille d'une catastrophe, ne méritaient-elles pas de passer à la postérité ? Et n'est-il pas heureux, pour l'honneur de l'humanité, qu'elles aient été retrouvées ?

Le 13 juillet, vers 10 heures, le soleil se remet à briller et redonne au ballon une force ascensionnelle suffisante pour se décrocher de la glace et repartir vers le nord-est.

À 13 heures, nouveau lâcher de pigeons ; celui-ci avec succès, puisque l'un d'eux est parvenu à Stockholm. Ce furent les dernières nouvelles reçues d'Andree : elles furent longuement commentées.

Mais la brume revient ; de nouveau, le ballon alourdi traîne sa nacelle sur la glace, avec de violentes et insupportables secousses.

En vain, on jette du lest, des bouées, une caisse de médicaments ; plus tard un treuil, 200 kilogrammes de vivres... À 20 heures, le ballon réussit à s'élever, mais pour deux heures à peine. À 22 heures, dans le brouillard opaque, de nouveau la nacelle touche la glace. Des chocs, nouveaux chocs, et encore des chocs.

À 8 heures du matin, le 14 juillet, voyant que tous ses efforts restent inutiles, Andree se décide à interrompre définitivement le voyage. Ils sont par 82° 56' de 29° 52' E. Ils ont battu tout de même le record de latitude au nord du Spitzberg, qui, depuis 1827, était toujours détenu par Parry, avec 82° 45'.

Une photographie prise aussitôt après leur descente sur la glace et retrouvée dans l'appareil d'Andree nous montre la nacelle chavirée et l'enveloppe du ballon encore à demi gonflée. Ils n'ont maintenant d'autre ressource que de gagner à pied la terre la plus proche, qu'ils estiment d'abord être la terre François-Joseph, où est établi un dépôt de vivres à leur intention.

Ils ont trois traîneaux, un bateau portatif, tout l'équipement nécessaire. Il faut d'abord mettre tout en ordre ; ces préparatifs leur demandent une semaine. Diverses photographies, qui ont pu être développées, nous montrent les détails de ce premier campement sous la tente, le plus confortable sans doute de tous ceux qu'ils édifièrent, car rien ne leur manquait alors. Andree tue son premier ours : une photographie nous a conservé sa haute et énergique silhouette, à côté de sa victime gisant sur la banquise.

Le 21 juillet, le bateau pliant est monté et essayé sur une flaque d'eau. Les traîneaux sont chargés et Strindberg note soigneusement leur inventaire.

Le 22 juillet, à 6 heures du soir, ils se mettent en route. Mais dès le début, ils éprouvent les difficultés, bien connues aujourd'hui, d'un voyage sur la banquise arctique. C'est une glace toute fracturée, dont les éléments pressés les uns contre les autres ne présentent que de bien courtes surfaces à peu près horizontales, séparées par des monticules de glace, ou par des chenaux d'eau libre, aussi difficiles les uns que les autres à traverser.

Les traîneaux sont très lourds ; les premiers jours, tous les trois doivent s'atteler au même, et faire ainsi trois fois le voyage.

La pluie, la neige fondue retardent leur marche. Au bout de quatre jours, une observation astronomique de Strindberg montre qu'ils ont parcouru une distance insignifiante vers le sud-est. Ils se décident alors à alléger leurs traîneaux. Désormais chacun d'eux traînera individuellement le sien, du poids de 120 à 140 kilos environ. Avant de repartir, ils se livrent, sur les vivres qu'ils sont contraints d'abandonner, à des « folies gastronomiques ».

Et ils se remettent en route. Chutes, dans l'eau souvent, ophtalmie des neiges, brouillards, courants marins qui s'entêtent à les entraîner vers le sud-ouest alors qu'ils voudraient gagner le sud-est, arêtes de pression au milieu desquelles il faut se tailler un chemin à la hache, neige molle dans laquelle on enfonce jusqu'aux genoux... « les contrées polaires sont le berceau des plus grands embêtements ».

Le 4 août, ils se décident à changer de route. « Nous ne pouvons lutter contre le courant et la glace flottante et il est absolument inutile de nous obstiner à marcher vers l'est. En conséquence, nous décidons d'orienter notre marche vers les Sept-Îles, où nous pensons toucher d'ici six à sept semaines. »

Les Sept-Îles sont des petites îles situées au nord de la Terre nord-est du Spitzberg. Ils n'arriveront pas non plus à les atteindre, car le courant leur sera encore défavorable.

Mais malgré ces fatigues de toutes sortes, ils n'oublient à aucun moment de noter les observations scientifiques. Strindberg contrôle ses chronomètres, et il fait soigneusement le point à toute occasion. Fraenkel, chargé de la météorologie, tient avec minutie et précision ses cahiers d'observations. Andree parsème son journal de quantités de croquis et de notes détaillées sur les glaces. Il sonde de temps en temps jusqu'à 230 mètres sans trouver le fond. Il décrit avec soin tous les animaux qu'il rencontre, photographie, pèse et mesure les oiseaux qu'il tue, note les différentes modulations des cris qu'ils poussent, conserve leurs yeux pour étudier leurs moyens de défense contre la clarté aveuglante de la glace.

Tous ces documents aujourd'hui, après tant d'expéditions polaires, ne nous apprennent plus grand-chose ; mais il est juste de rendre une des premières place à Andree et à ses compagnons parmi les savants polaires.

Leur moral reste bon. Ils plaisantent, font des calembours, qu'ils inscrivent sur leurs cahiers de notes. Des photographies nous les montrent peinant au halage de leurs traîneaux ; parfois même, ils adaptent à leur appareil photographique un déclenchement automatique pour être photographiés tous les trois.

Heureusement, « ils ont autour d'eux une boucherie circulante » ; ils tuent des ours, dont la viande, qu'ils accommodent avec ingéniosité, varie l'ordinaire, et dont les peaux leur permettent de réparer leurs vêtements et leur sac de couchage. Strindberg, préposé à la cuisine, confectionne des potages d'algues appréciés.

Ils restent sensibles à la beauté du paysage : « Le temps est magnifique, note Andree le 22 août, le plus beau peut-être que nous ayons encore eu. Un paysage vénitien, avec ses canaux bordés de toross, une place d'eau miroitante avec un puits de glace et des escaliers étincelants qui descendent aux canaux. Divin ! » Le 31 août, il écrit encore : « Le soleil vers minuit est à l'horizon. Le paysage est en feu. La neige semble un brasier. C'est merveilleux. »

Mais l'été passe vite. La température s'abaisse et tombe franchement au-dessous de zéro. C'est l'annonce du long hiver. La diarrhée, l'ophtalmie des neiges, les pieds douloureux rendent leur calvaire de plus en plus dur.

L'anniversaire de Strindberg, le 4 septembre, leur donne un peu de gaieté. Mais la note triste domine souvent maintenant dans leurs journaux, dont les remarques quotidiennes sont de plus en plus courtes.

Ils sont résignés à passer l'hiver sur la glace. Ils choisissent un floe qui leur paraît assez résistant, et décident de construire une hutte de neige, plus confortable que leur tente de toile. « Notre moral est assez bon, note Andree le 17 septembre, bien que nous n'ayons pas envie de rire et de plaisanter tous les jours. »

Ils aperçoivent ce jour-là l'île Blanche. Ils ne songent pas tout de suite à débarquer sur elle, car elle « semble un seul bloc de glace ».

Les ours, les phoques, les morses assez abondants continuent à apporter les réserves de vivres nécessaires.

Le 18 septembre, ils fêtent avec « belle humeur et entrain » l'anniversaire du roi Oscar.

« Je ne puis dire combien je me sens heureux. Les camarades sont contents et semblent envisager l'avenir avec confiance. »

Strindberg continue la construction de la hutte, tandis qu'Andree esquisse une description de l'île Blanche, dont l'exactitude est

saisissante.

À la fin de septembre, la hutte est terminée et ils peuvent s'y installer le 1^{er} octobre, par une « journée magnifique ; le soir est aussi divinement beau qu'il est possible de le souhaiter ».

Malheureusement, le 2 octobre, le glaçon se brise, la hutte est coupée en deux, les approvisionnements sont éparés sur la glace. Qu'importe ! On réunit tout, sans dommage. « Nous n'avons pas perdu courage ; avec de bons camarades, on doit pouvoir se sauver, quelles que soient les circonstances. »

Mais il faut abandonner la banquise et se réfugier sur l'île Blanche.

Rien ne paraissait perdu encore. Nansen et Johansen, à leur retour de leur marche vers le pôle, avaient réussi à passer l'hiver dans une hutte de pierre sur la terre François-Joseph, et ils disposaient de ressources moins abondantes qu'Andree et ses compagnons.

Cependant, le drame se précipite. Le 7 octobre, ils atteignent l'île et mettent à terre leur matériel. L'endroit ne paraît pas les séduire et ils le baptisent d'un nom grossier et énergique.

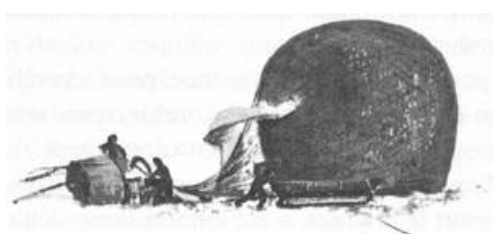
Les jours suivants, ils réunissent les bois flottés éparés sur le rivage, dans le but de se construire un abri plus confortable que leur tente, et aussi « pour se remuer un peu ».

Ils partent en reconnaissance pour chercher dans l'île un emplacement plus favorable, mais retournent, le 17 octobre, à leur premier campement.

Et l'on ne sait plus alors ce qui s'est passé. Strindberg, mort le premier, a été enterré entre deux rochers par ses camarades. Andree et Fraenkel sont morts ensuite, à quelque distance l'un de l'autre, sans s'être couchés dans leur lit-sac, comme s'ils avaient été terrassés par un mal subit.

Les divers objets recueillis dans les restes de leur campement ont montré qu'ils ne manquaient de rien. Leur fourneau à pétrole était plein de combustible, et son fonctionnement était resté parfait. Ils avaient des munitions en abondance. Ont-ils succombé à une de ces maladies soudaines qui assaillent parfois les explorateurs à la suite d'une alimentation défectueuse ?

Nous ne savons pas quelles ont été leurs dernières pensées... Leur dernier vœu, l'ont-ils bien réalisé, ceux qui ont retrouvé leurs restes et qui les ont transportés dans le four crématoire de Stockholm ? N'aurait-il pas mieux valu les laisser dormir dans cette solitude arctique qui avait servi de cadre à leurs souffrances, et qu'ils avaient conquise par leur héroïsme ?



À LA RECHERCHE DE CHARCOT DISPARU(1)

(JOURNAL D'UN OFFICIER DU « POURQUOI-PAS ? »)

6 janvier 1909.



PRÈS bien des efforts pour repousser les grandes plaques de glace qui encombrant la route, la baleinière poursuit lentement son chemin vers le Sud.

Je suis à la recherche de Charcot, parti en vedette avec Godfroy et Gourdon, sans dire où il allait, et dont nous n'avons pas de nouvelles depuis deux jours.

À bord du *Pourquoi-Pas ?* mouillé à l'île Petermann, l'inquiétude règne : mille accidents peuvent arriver dans ce pays inconnu et sournois ! Au premier moment nous avons été tous surpris de ne pas les voir revenir, et nous avons cru à un retard accidentel et momentané. Puis, lorsque leur disparition s'est présentée à notre esprit, pour ainsi dire, avec évidence, nous n'avons plus pensé qu'à une chose : faire l'impossible pour savoir ce qu'ils sont devenus. Si, à notre retour en France, nous ne pouvions pas dire exactement où et comment ils sont morts, nous serions toujours accusés de n'avoir pas fait tout au monde pour les retrouver, et la chimère d'une survivance possible hanterait leurs familles.

Cette recherche du chef est donc devenue le but principal de l'expédition. Nous épuiserons tout notre charbon, et toutes nos forces, à chercher – peut-être en vain – jusqu'à ce que nous ayons trouvé quelque trace définitive.

Pour beaucoup d'entre nous, hélas ! leur mort ne fait plus de doute.

Ce matin, tout en poussant la baleinière sur la glace, première tentative de recherche, je repasse dans mon esprit ces heures d'anxiété

que nous venons de vivre à bord, avec les allées et venues incessantes au sommet de l'île Petermann, pour scruter l'horizon, sans rien voir, rien.

La glace autour de nous devient plus épaisse. Je doute qu'ils aient pu la traverser dans leur promenade – car ils étaient partis en promenade – et leur mort accidentelle, par suite du chavirement d'un iceberg, d'un échouage à toute vitesse sur un écueil à fleur d'eau qui aura éventré leur embarcation, que sais-je ? leur mort s'impose à l'esprit, puisqu'ils ne sont pas revenus.

Nous ne connaissons pas encore ce pays plein de surprises, où des courants imprévus changent en quelques heures l'aspect des glaces, ouvrent ou ferment des chenaux, rendent impraticable une route qu'on vient de suivre sans difficultés !

Parfois, cependant, nous avons l'hallucination de les voir : la moindre ombre d'iceberg, un pingouin sur la glace, une tache de rochers au milieu de la neige nous font pousser des cris : « Les voilà ! », qu'une inspection attentive déçoit bientôt.

Tout à l'heure, ne me suis-je pas figuré que, sur le cap Tuxen, l'un d'eux, nous ayant aperçus, faisait des gestes, et ne lui ai-je pas crié à pleins poumons ma joie de le revoir ?

Hélas ! ce n'était qu'un cairn surmonté d'un bambou, un cairn de la précédente expédition, qu'ils ont dû visiter s'ils sont venus jusqu'ici, et que je vais tâcher d'atteindre.

*

La glace est assez épaisse pour nous barrer la route, mais trop frêle cependant pour que nous puissions hisser sur elle la baleinière.

Des efforts considérables ont des résultats insignifiants. À tout moment, lorsque la glace cède sous les bottes, on saute rapidement dans l'embarcation pour ne pas enfoncer dans la mer. Ce manège continu est rendu un peu grotesque par les vêtements qui nous engoncent, mais nul de nous ne pense à rire.

Lorsqu'il a été bien reconnu impossible d'avancer de cette façon, nous nous amarrons à un rocher dont l'escalade sera tout à l'heure facile, et, sans enthousiasme, nous confectionnons un repas rapide que l'on mange par devoir.

Ah ! ces rires forcés, ces plaisanteries à contrecœur, ces espérances qu'on essaye de faire naître sans y croire soi-même, et toujours ces hallucinations, ces cris de : « Tenez là-bas, on dirait !... »

Oui, en effet, on dirait, et il semble qu'à plaisir les blocs de glace prennent des aspects humains pour nous tromper.

Je pars avec deux matelots vers le cairn du cap Tuxen. Pour y arriver, puisque la glace ne nous a pas permis de suivre le rivage, il faut faire l'ascension de la colline.

Autour du cairn, il n'y a rien, aucune marque de pas sur la neige. Ils ne sont pas venus ici. Dans une vieille boîte rouillée, nous retrouvons le papier de l'ancienne expédition. Ils auraient certainement ouvert cette boîte, pris ce papier...

De nouveau, nous explorons l'horizon. La glace est compacte et s'étend à perte de vue sous le ciel gris, d'où la neige commence à tomber. Nulle part on ne voit la vedette, qui ferait pourtant une assez grande tache noire.

Et nous revenons lentement vers la baleinière, plus convaincus encore de leur mort...

*

Pour passer la nuit, nous avons gagné une petite île, une des îles Jallour, qui nous servira de point d'observation.

Par acquit de conscience, nous avons dressé la tente, mais nous savons bien que, puisqu'il n'y a pas de nuit réelle, nous passerons tout notre temps à explorer l'horizon.

En bas, dans un petit port naturel, notre baleinière est ballottée par la houle qui vient battre le rivage. Le site est sauvage de glaces et de rochers roses, mais on n'a pas le courage de l'admirer.

J'ai la révélation de la vraie banquise, la banquise blanche, hérissée d'icebergs, qui s'étend à perte de vue, qui enserre toutes les îles, fait prisonnier tout ce qui flotte et recule les rivages de la mer. Mais je n'ai pas le loisir de m'étonner. Il me paraît simplement impossible qu'ils aient pu traverser cette glace-là.

Et sur cette banquise, pendant des heures, on suit des ombres, qui sont trois, et qui marchent, et qui traînent quelque chose, et qui ne sont, en réalité, que des ombres d'icebergs prisonniers.

Ah ! on devient fou !

Parfois, au bruit d'un pas, on se retourne, on reste stupéfait, on les reconnaît, ils viennent, c'est eux qui nous surprennent... on va crier... et puis on s'aperçoit que c'est un matelot de la baleinière, qui a fait le tour de notre petite île, qui revient, morne et la tête basse.

On veut plaisanter, raconter l'erreur qu'on vient de faire, risible, n'est-ce pas ?

Mais personne ne rit, car chacun est sujet aux mêmes méprises.

Sous la tente, l'imagination travaille de plus belle. Le bruit de la neige qu'on tasse sous soi, et qui crépite, nous inquiète ; la conversation de deux matelots qui parlent à voix basse semble des appels lointains.

Qu'est-ce que cette dégringolade ? Quoi ? tout le monde se précipite... Ils arrivent donc... Mais oui... on entend le moteur à pétrole de la vedette.

On sort de la tente : ce n'est qu'un iceberg qui a chaviré, en brisant

un morceau de banquise et en soulevant une petite houle qui vient mourir dans le port de la baleinière...

On se résigne alors à ne pas dormir, à rester là, à voir, puisque ce paysage fait des bruits fantastiques.

Et dans les airs, des mégalestris que notre présence inquiète, ne cessent de tournoyer comme des corbeaux en poussant des cris rauques.

Enfin, las de ce perpétuel mirage, on repart. Mais la banquise, toujours dense, nous barre la route. Il faut des heures d'efforts pour regagner la mer libre. Notre frêle embarcation ne peut rien faire contre pareil obstacle. Seule la masse du *Pourquoi-Pas ?* est capable de le briser.

*

Et nous sommes revenus à bord, plus tristes qu'au départ, enlevant ce qui restait d'espérance à nos camarades, n'apportant que des renseignements de mauvais augure.

Mais le *Pourquoi-Pas ?* continuera les recherches.

La brume nous cache maintenant la côte, la neige tombe, on ne voit rien, tout ce pays nous est inconnu, parsemé d'écueils à fleur d'eau, qui montent à pic, comme une muraille, de profondeurs immenses.

Il faut partir quand même, il ne faut pas rester inactif, il faut chercher. Nous devons tout risquer, le bateau, l'équipage, tout, pour essayer de les retrouver quand ils peuvent être encore vivants.

La neige redouble, la brume nous emprisonne. On appareille quand même.

Une amarre s'engage dans l'hélice, et, à peine sortis du port, nous touchons de l'arrière sur un écueil inconnu.

Nous nous dégageons, mais le temps devient tellement mauvais qu'un retour de sagesse nous fait nous amarrer de nouveau.

Et puis, lorsqu'on est amarré, pour une toute petite éclaircie relative, on sent bien qu'il est nécessaire de repartir, que tout le monde est impatient d'aller voir, voir de ses yeux, se rendre compte qu'ils n'y sont pas.

Nous repartons. La brume et la neige nous cachent les quelques points de repère connus. Nous allons à l'aveuglette vers l'endroit que j'ai visité la veille. À chaque déchirure du brouillard, je distingue un point qui nous remet vaguement en bonne route.

La glace devient de plus en plus dense, parsemée d'icebergs énormes qui nous obligent à des détours, nous font passer près d'écueils ignorés sur lesquels la houle brise, et semble nous appeler en éclatant d'un rire sardonique.

Et cette maudite brume ne veut pas se lever. On a l'impression de faire des tours sur place, de ne pas s'éloigner d'une petite île sur

laquelle la glace est rouge et noire, tant il y a de pingouins qui l'habitent, qui montent, qui descendent incessamment, comme dans une fourmilière.

Enfin, une petite clairière dans la glace nous permet une route plus rapide. Mais bientôt, devant nous, c'est la banquise compacte, la plaque immense qui ne finit plus.

Il faut la contourner, chercher un passage près de terre, et nous arrivons ainsi à l'endroit atteint hier par la baleinière.

Un courant imprévu a décollé du rivage toute la banquise, et laisse, à toucher terre, un chenal libre de quelques mètres.

Un échouage est presque sûr, tout le monde le sait bien, mais il n'y a pas d'autre route. Il faut passer, et nous passons.

Alors quelqu'un propose de faire siffler la sirène. On le fait : il ne faut négliger aucun moyen, et puis, dans cette brume, comment pourrait-on les voir ?

Nous sommes si près des montagnes de la côte que le bruit de la sirène fait de multiples échos.

Et, comme par gageure, la glace semble vouloir nous pousser de plus en plus vers la terre. Quel dieu nous protège pour que nous ne soyons pas encore échoués ?

Soudain, il semble qu'à notre sirène un long cri ait répondu...

On se regarde, on n'ose pas se communiquer cette impression...

Encore !...

Ce n'est pas l'écho de la sirène, ce n'est pas non plus le cri d'un animal, c'est un cri humain.

On craint cependant que ce ne soit une hallucination de l'ouïe, cette fois, et il faudrait les voir, les toucher, pour être sûr qu'ils sont vivants !

Maintenant, la banquise se ferme devant nous ; il faut l'attaquer carrément pour aller vers ces cris mystérieux. Le *Pourquoi-Pas* ? s'élance à toute vitesse, il bondit contre la banquise ; son avant se soulève ; il hésite un instant, son poids écrase la glace, ouvre un chenal qui nous permet de gagner cent mètres, mais il faut recommencer.

Et toujours cette brume opaque, et toujours ce cri qui répond à notre sirène.

Ah ! l'on a beau douter, on sent bien qu'ils sont là, là, tout près, à portée de voix. Et comme on voudrait que la brume se déchire pour voir s'ils sont bien tous les trois !

La banquise devient plus épaisse, ne cède plus maintenant sous notre effort, arrête net notre navire lancé à toute vitesse contre elle. On cherche des chenaux qui rapprochent encore de l'endroit d'où vient le cri, mais on ne distingue rien dans cette neige et ce brouillard.

Alors, comme pour nous payer de toutes nos peines, au moment où nous nous décidions à partir à pied sur la glace, une éclaircie fugitive passe, et, sur un cap, nous apercevons nos trois camarades qui agitent un pavillon...

Ah ! cette minute, comment l'oublier jamais ! et aussi celle plus tard où ils reviendront à bord, qu'on pourra les serrer dans ses bras, les palper, s'assurer que ce n'est pas un rêve, que c'est bien eux, exténués, mais vivants.

*

7 janvier. Minuit.

Cours, mon brave navire, bondis sur la glace ! Cours, nous les avons sauvés, nous les avons sauvés tous les trois !

Fais ton chemin en donnant de droite et de gauche un coup d'étrave qui fait la place nette.

Les morceaux de glace bleue, durs comme des roches, roulent contre ta carène, en enlevant ta peinture rouge et en faisant des tourbillons. Dédaigne-les ! Dédaigne ce murmure d'écume et de petits morceaux de glace qui se brisent contre tes flancs, tu es plus fort qu'eux, tu es leur maître !

Entends les cris de joie qui montent du carré, où les places longtemps vides sont occupées de nouveau, entends-les raconter leurs souffrances et leurs fatigues !

Quoi ? cette plaque de banquise était trop épaisse, tu hésites, tu t'arrêtes ! Reprends ton élan, en avant, à toute vitesse. Toute ta coque vibre, ta mâture s'agite. Ne crains rien, tu es solide.

Va ! La banquise est à nous ! Une fente vient de naître, elle se propage loin, loin, s'élargit, d'abord insensiblement, puis très vite. C'est fait, tu peux passer maintenant.

Regarde ces larges morceaux que tu fais tourner sur l'eau, comme un jeu...

Cette large plaque sans fissure t'effraie ? Tu ne veux pas aller plus loin ? Contournons-la, en l'ébréchant de temps en temps avec l'étrave, et longeons la terre. Le passage est étroit, mais nous nous sommes beaucoup plus approchés du rivage tout à l'heure pour venir.

Rogne cet angle, enlève cette presque île de glace qui te gêne, brise-la, joue avec elle, fais-la tourbillonner au risque d'effrayer les pingouins curieux qui s'agitent sur elle et qui, morts de peur à ta vue, géant capricieux, se précipitent à la mer !

Et d'en bas, les rires montent ; le bonheur de les avoir retrouvés tous vivants chante ; et dans ce calme, près de terre, où les hautes parois des roches verticales concentrent tous les bruits, on les entend mieux,

ces rires !

Ah ! ces minutes de joie si intense qu'il semble que l'on vit double ou triple !

Va, brave navire sauveteur, on peut compter sur toi ! Tu tailles ta route !

Mais quoi... ce choc... Il est un peu gros, ce morceau de glace-là, ta mâture en vibre encore, et nous avons failli être renversés de la passerelle.

Qu'est-ce ? Tu t'arrêtes ?... Il n'y a pas de glace devant !

En arrière, en arrière, en arrière !

Malheur ! Nous sommes échoués...

Il était là, à deux mètres sous l'eau, il nous guettait, le rocher fatal !

Il attendait sa proie, il nous a happés au passage comme une bête malfaisante. Penchés sur l'avant, nous apercevons ses formes rondes et ses rides remplies d'algues.

Notre élan nous a fait monter sur lui, en arrachant notre fausse quille et une partie de notre quille, qui flottent autour de nous, épaves inquiétantes.

Ç'aurait été trop beau, ce retour sans incident, et la fatalité qui, depuis plusieurs jours, se joue de nous, nous réservait ce dernier coup.

*

9 janvier.

Les marées ont passé, et nous sommes toujours cloués sur le continent antarctique.

Mais la lutte qu'il a fallu entreprendre a aiguisé nos forces et nos échecs ne nous découragent pas. N'est-ce pas d'ailleurs aujourd'hui qu'on a besoin de toute son énergie et de toute sa faculté d'espérance ? Il ne nous arrive, en somme, qu'un accident normal, grave sans doute, mais qui fait partie des risques prévus.

Ainsi, presque gaiement, comme si notre navire était mouillé naturellement, tandis que l'équipage fait à bord les déplacements de poids nécessaires pour alléger l'avant, plusieurs d'entre nous sont allés à terre explorer de façon plus complète le cap Tuxen et continuer les séries d'observations commencées.

De la croupe de glace où je suis monté, j'aperçois en bas, tout près, le *Pourquoi-Pas* ?, déjaugé de l'avant, l'arrière presque sous l'eau, droit quand même et pas du tout lamentable.

Mais oui, nous le sauverons, l'idée ne vient même pas qu'il faille l'abandonner, et, insouciant, je continue mes observations.

... Toutes les dispositions sont prises, notre arrière est presque complètement noyé, la mer est à son niveau le plus haut.

C'est le moment d'agir avec espoir.

Sur le gaillard d'avant où est mon poste de manœuvres, on plaisante, on se moque du rocher, on l'insulte...

La machine part en arrière, en arrière de plus en plus vite.

Tout le bateau est secoué, la mâture vibre, les cordages claquent les uns contre les autres.

Rien ne vient.

En avant alors ! On va essayer de mâcher la plaie, de tourner autour du pivot. Des morceaux de quille montent, poussés par les remous de l'hélice.

En arrière !... En avant !... En arrière !...

On ne se lasse pas, on plaisante encore, mais une certaine inquiétude passe...

Il faut tout risquer, charger les chaudières à éclater, faire tourner l'hélice en arrière plus vite qu'elle n'a jamais tourné.

Le bateau vibre tellement qu'il semble qu'il va se délier. On a l'impression que la coque subit un mouvement de torsion qui, brusquement, va séparer l'avant de l'arrière...

Alors on entend un glissement, un craquement de petits bois qui se brisent.

On se penche sur le gaillard et tout le monde s'écrie : « Il glisse !... » Il glisse encore... il glisse tout à fait, il flotte, il part en arrière, vite, vite, en entraînant ses chaînes qu'on avait filées jusqu'au bout sur le rocher.

On se précipite dans les cales : pas la moindre goutte d'eau ! Notre avant est ébréché, mais solide encore, et nous nous rappelons un mot du constructeur à Saint-Malo :

« Vous pourrez suspendre votre navire avec deux fils, un à l'avant, un à l'arrière, il ne se déformera pas d'un millimètre. »

Quelqu'un demande l'heure.

— Deux heures !

— Du matin ou du soir ?

Et dans ce jour gris continu, après tant d'émotions diverses, il faut réfléchir un instant pour répondre : « Du matin ».



ADRIEN DE GERLACHE

UNE VOCATION MARITIME



A Belgique, qui a tant d'autres titres à l'admiration des hommes, n'est pas un pays de marins. Faut-il en accuser la forme rectiligne de ses côtes, ou la richesse naturelle de son sol, qui n'a pas poussé les habitants à courir les aventures maritimes ?

Aussi ne manqua-t-il pas de paraître étrange, le désir exprimé par un jeune élève de l'École Polytechnique de Bruxelles :

« Je veux être marin ! »

Adrien de Gerlache de Gomery avait seize ans à peine. Il était le fils et le petit-fils d'officiers de l'armée belge, et dans son ascendance, dont on suit la trace jusqu'au XVI^e siècle, on ne trouve aucun marin. On était alors en 1882. À ceux de ses fils qui avaient la vocation maritime, la Belgique n'offrait que les garde-pêche croisant dans la mer du Nord.

Ce fut sur l'un d'eux qu'à dix-huit ans s'embarqua le jeune Adrien de Gerlache.

Il ne tarda pas à vouloir essayer d'une navigation plus lointaine, et il s'enrôla à vingt ans sur un trois-mâts anglais, qui partait d'Anvers vers San Francisco, puis sur un voilier norvégien, plus tard sur un paquebot anglais.

Ceux qui le rencontrèrent alors le prirent pour « un jeune Anglais, fils de famille, comme on en rencontre souvent dans ce pays, faisant leur apprentissage de marin à bord de navires marchands, sous des capitaines expérimentés ».

Il parcourut ainsi une partie du monde. Peu à peu mûrit dans son esprit un projet d'aventures plus vastes, un projet d'expédition polaire sous le pavillon belge.

C'est vers l'Antarctique, alors presque inconnue, marquée sur les cartes par de vagues traits de côte et quelques îles, que Gerlache a l'idée, en 1894, d'organiser une expédition scientifique de longue durée.

Idée bien capable de surprendre, car le Pôle Sud, à la fin du siècle dernier, était loin de préoccuper les géographes. On était revenu à l'opinion décourageante de Cook. Sa campagne dans l'Antarctique avait tellement éprouvé son équipage, et lui avait laissé une telle impression de terreur et d'angoisse, qu'en remontant vers le Nord il écrivit :

« Le danger qu'on court à reconnaître une côte dans ces mers inconnues est si grand, que personne ne se hasarderait jamais à aller plus loin que moi, et que les terres qui peuvent être au Sud ne seront jamais reconnues. Il faut affronter les brumes épaisses, les ondées de neige, le froid aigu, et tout ce qui peut rendre la navigation dangereuse. L'aspect des côtes, plus horrible qu'on ne peut l'imaginer, accroît encore ces difficultés. Ce pays est condamné par la nature à ne jamais sentir la chaleur des rayons du soleil et à rester enseveli dans les neiges et les glaces éternelles. »

Pour réunir 300 000 francs, pour armer un petit navire de 250 tonneaux, la *Belgica*, pour créer en faveur de son œuvre, non pas un grand mouvement d'opinion, mais simplement un petit courant de sympathie, il fallut à Gerlache une patience, une ténacité et une foi à toute épreuve.

« Je pense, écrivait au moment de son départ un de ses amis, que Gerlache, au milieu des glaces du Pôle Sud, rencontrera moins de difficultés et d'obstacles que ceux qui l'ont assailli depuis qu'il a mûri son projet téméraire. Jamais rien ne l'a rebuté, ni les plaisanteries imbéciles, ni les objections des ignorants, ni l'indifférence et l'apathie de la très grande majorité. Ce taciturne tient en lui des forces d'obstination, d'énergie et de persévérance inouïes. »

Le plan primitif de Gerlache était de reconnaître la mer de George IV, découverte en 1823 par le phoquier anglais Weddell au sud des Orcades du Sud, et facilement parcourue par lui, au cours d'un été exceptionnel, jusqu'au 74^e degré de latitude. De la mer de Weddell, la *Belgica* ferait voile vers la Terre Victoria, découverte en 1840 par Ross au sud de l'Australie. Gerlache hivernerait dans ces parages avec trois de ses compagnons, tandis que la *Belgica* irait se ravitailler à Melbourne.

Les circonstances modifièrent ce plan de fond en comble.

Le 14 janvier 1898, après une traversée heureuse de l'Océan Atlantique, marquée cependant par de nombreuses défaillances de

membres de l'équipage, la *Belgica* quitte l'île des États, dernière relâche dans le monde habité, et fait route vers les terres confusément indiquées sur les cartes du sud de l'Amérique.

Le 23 janvier, elle pénètre dans la baie dite de Hughes, après plusieurs traverses : un échouage par brume sur la côte nord des Shetlands faillit compromettre complètement l'expédition ; et, pendant une tempête, le matelot Wiencke fut enlevé par la mer :

« Tout à coup, un cri déchirant domine le vacarme, écrit Lecointe, le second de l'expédition. Wiencke est à la mer ! Une lame en passant l'a brusquement entraîné.

« Wiencke en un instant se trouva à l'arrière. La ligne de loch passant près de lui, il la saisit et l'enroula autour de son bras.

« Pendant que Gerlache prenait la direction de la manœuvre, Amundsen (le futur vainqueur du Pôle Sud, embarqué à bord de la *Belgica* comme lieutenant) examinait la possibilité de mettre un canot à la mer, et le docteur Cook, qui avait saisi la ligne de loch, la tirait lentement à lui, afin de rapprocher Wiencke du bateau. Le malheureux, bien que maintenu à la surface, ne bougeait plus. Était-il paralysé par le froid ou bien à moitié asphyxié par la quantité d'eau qu'il avait absorbée ?

« Mettre un canot à la mer eût été folie : nous n'avions pas le droit d'exposer la vie de quatre ou cinq hommes pour risquer un sauvetage si peu certain.

« Il n'y avait pas à hésiter : je m'attachais une corde autour des reins, puis je sautai à la mer.

« L'eau glacée me paralysait, mais Wiencke était tout contre le navire, et je n'eus pas de peine à le saisir et à l'enlacer ; puis, le cœur gonflé d'espérance, je criai qu'on nous hissât à bord.

« Deux ou trois fois la corde se raidit, m'imprimant, sous l'effet des violents coups de tangage, de terribles secousses ; je serrais Wiencke dans mes bras, mais mes forces me trahirent et je dus abandonner le malheureux.

« Alors, je vis le naufragé s'écarter lentement du bord, flotter au gré des lames, puis descendre peu à peu dans l'eau bleue, où son suroît jaune clair jetait une tache pâle... »

Le nom de Wiencke sera donné à une des premières îles découvertes, et il sera fréquemment cité dans la suite par les explorateurs, car il s'y trouve un excellent port de refuge : Port-Lockroy.

Les contours de la baie de Hughes ne sont pas exactement marqués sur les cartes existantes. Le 27 janvier, la *Belgica* pénètre dans une vaste échancrure, qui est peut-être l'amorce d'un détroit.

Des deux bords, des glaciers immenses s'élèvent à une altitude de plus de 2 000 mètres, percés de pitons de roches noires, grises ou rouges, trop abruptes pour que la neige y puisse tenir. Au bord de la

mer, le glacier présente sa tranche sous forme de falaise verticale, que domine une corniche de neige qui s'écroule constamment.

Plusieurs fois, Gerlache croit être entré dans une baie sans issue. Mais un passage inattendu s'ouvre entre les falaises, contourne les îles. Le détroit s'oriente vers le sud-ouest et débouche dans l'Océan Atlantique au nord de la Terre de Graham, à deux cents kilomètres environ de la baie de Hughes.

La *Belgica* séjourne trois semaines dans ce vaste bras de mer, justement appelé dans la suite détroit de Gerlache, le sillonne en tous sens, afin d'en faire la carte.

Les naturalistes Arctowski et Racovitza peuvent observer à loisir la faune du pays, alors à peu près complètement inconnue, pingouins graves et ridicules dans leur stature droite, et dont les mœurs curieuses sont comme les caricatures amusantes des sociétés humaines, phoques allongés le long des grèves, baleines qui passent en soufflant, ou qui plongent en relevant lentement leur lourde queue au-dessus de l'eau.

La *Belgica* sort du détroit de Gerlache au milieu d'écueils innombrables. La brume et les glaces l'obligent à s'éloigner du rivage de la Terre de Graham. Les 15 et 16 février, en faisant route au Sud, de temps en temps on relève de hauts sommets noyés dans les nuages.

Le 16 pendant toute la journée, la Terre Alexandre, découverte en 1821 par le navigateur russe Bellingshausen, est en vue.

Du 17 au 28 février, tantôt à la voile, tantôt à la vapeur, la *Belgica* suit la lisière de la banquise et pénètre dans toutes les brèches qui se présentent.

Le 28 février, la glace, coupée d'échancrures nombreuses, est en somme praticable. La saison est bien avancée pour s'y engager, et Gerlache pèse le pour et le contre.

« L'occasion semble propice. Peut-être, derrière un cordon de banquise, trouverons-nous une mer libre, qui nous permettra d'accéder jusqu'au rivage même du continent antarctique. Cependant, si nous n'arrivons pas à nous dégager, qui sait ce que nous réserve l'hiver antarctique, dont nul homme n'a encore affronté les rigueurs ? Notre navire pourra-t-il résister aux pressions des glaces ? Malgré ces risques, conclut Gerlache, j'estime qu'il faut tenter l'aventure. »

Son second, Lecointe, ancien élève de notre école navale, est de son avis. Et bien que d'autres membres de l'état-major (à la tête desquels nous sommes étonnés de voir Amundsen) soient hostiles à l'idée d'un hivernage dans les glaces, la route est donnée vers le Sud.

Sans difficultés, un degré de latitude est gagné.

Mais le 2 mars, par 71° 31' S. et 85° 16' W., la banquise se referme. Vainement, on essaye pendant plusieurs jours de débloquer le navire, il reste prisonnier.

Pendant un an, au gré des vents et des courants, la *Belgica* va dériver, et, pour les vingt hommes qui la montent, il ne sera d'autre salut que dans la solidité de sa coque.

Car si le navire était écrasé dans les convulsions de la glace, ils se trouveraient, certes, en plus mauvaise posture que les expéditions arctiques auxquelles arrive pareil désastre. La carapace glaciaire du Pôle Nord se prolonge en effet jusqu'à des terres que l'on peut atteindre avec des traîneaux, et d'où l'on peut gagner les lieux fréquentés par les baleiniers ou les chasseurs. Au Sud, au contraire, les côtes hospitalières sont séparées de la banquise par d'énormes espaces de mer libre, toujours bouleversée par la tempête. Essayer de les franchir en embarcation serait une folie(2) !

Heureusement, dès le début de l'hiver, le navire est serré dans un champ de glace compacte, qui lui assure jusqu'au bout une protection efficace. Les pressions, justement à cause de la mer toujours libre au nord, ne sont pas considérables.

Dans cette petite prison de bois, l'hivernage est pénible. Aucune excursion n'est possible. L'unique distraction est le spectacle de cette banquise toujours mouvante, toujours convulsée, en lutte constante contre la houle et le vent. Les travaux scientifiques auxquels se livrent les explorateurs ne sont pas une diversion suffisante à leur ennui. Jouets absolus des éléments, ils ont, jusqu'au dernier jour, l'angoisse de ne pas pouvoir se dégager, d'être retenus pendant des années et des armées jusqu'à la mort.

Le froid est rude. Le thermomètre descend à -43° . On n'observe pas moins de deux cent cinquante-sept jours de neige.

Pendant l'hiver, le lieutenant Danco meurt d'épuisement. Des photographies ont conservé le souvenir du triste cortège qui immergea son corps dans un trou de la banquise.

Et Gerlache nous a laissé un récit pathétique :

« Le 7 juin, le jour fixé pour les funérailles, il faisait mauvais ; la bise était âpre et glaciale ; on eut toutes les peines du monde à creuser dans la banquise le trou par lequel notre ami devait disparaître à jamais.

« Comme toutes les manœuvres, les drisses des pavillons, raidies par le gel, n'étaient pas maniables. Je désirais cependant que notre lointaine patrie fût représentée aux funérailles de Danco, et je fis attacher l'emblème national à mi-hauteur des grands haubans.

« Vers 11 heures, lorsque la nuit eut fait place à la lueur blafarde et diffuse qui tenait lieu de jour, quatre hommes s'attelèrent au traîneau, sur lequel le corps de notre camarade avait été déposé, et le halèrent jusqu'au lieu d'immersion. L'état-major tout entier, puis l'équipage, vêtu de ses meilleurs vêtements, suivaient.

« Au bord du trou ouvert dans la glace, le convoi s'arrêta, et, tandis

que tous nous nous découvriions, inclinant nos têtes sous le vent glacé, j'adressai quelques mots d'adieu à celui dont nous allions nous séparer pour toujours.

« Puis le corps fut soulevé et posé horizontalement dans le trou. Comme le sac avait été lesté d'un poids, du côté des pieds, il se dressa tout droit avant de descendre lentement et de s'engloutir dans l'abîme. Quelques matelors reculèrent alors, saisis d'une instinctive horreur... »

Comme suprême hommage, le nom de Danco sera donné au rivage oriental du détroit de Gerlache.

Un matelot devient fou. Gerlache et Lecointe sont atteints du scorbut. Ils doivent la vie, ainsi que plusieurs membres de l'expédition, aux soins éclairés du docteur Cook, à qui sera réservée plus tard une célébrité particulière, car il prétendra avoir atteint le pôle Nord avant Peary.

L'été, avec de longues journées ensoleillées, ranime heureusement la santé générale. Mais l'été passe, et la banquise ne se désagrège pas.

À la fin de janvier 1899, des éclaircies d'eau lisse apparaissent à l'horizon.

Il faut, pour les gagner, tailler dans la glace un chenal à la scie et à la pioche, puis lutter encore pendant des semaines, faire mille détours.

Seulement le 14 mars, la *Belgica* atteint la mer libre. Le 27 mars, après avoir été en perdition sur les rivages de la Terre de Feu, l'expédition belge est de retour à Puntas-Arenas.

Pendant son année d'emprisonnement, la *Belgica* a parcouru 1700 milles, poussée par les courants divers.

Le succès de l'expédition belge, les magnifiques résultats obtenus soulevèrent dans le monde entier un intérêt considérable. Puisque des hommes étaient revenus de l'hiver austral, l'exploration des régions antarctiques pouvait être désormais entreprise sur une grande échelle, et non plus seulement dans des campagnes d'été forcément trop courtes. Gerlache venait d'ouvrir une nouvelle voie à l'exploration australe.

*

Vacances

À peine revenu de ce long et fatigant voyage antarctique, et les échos de la réception magnifique que lui avaient faite Anvers et toute la Belgique étaient à peine dissipés, que le commandant de Gerlache reprit la mer pour une autre expédition, à bord du yacht *Selika*.

Il se dirigeait cette fois vers les îles Kerguelen, où il devait fonder un établissement pour le compte d'une maison d'Anvers.

Les circonstances en décidèrent autrement, et au lieu d'aller à Kerguelen, le *Selika* se dirigea vers le Golfe Persique, afin d'y étudier

de nouveaux procédés de pêche des huîtres perlières. Le charme de la carrière maritime n'est-il pas dans ce changement imprévu des programmes ?

Ce ne fut qu'une croisière agréable, vraiment de plaisance, pendant laquelle le commandant de Gerlache put faire preuve de son habileté nautique, en jouant à cache-cache avec le stationnaire anglais, qui s'inquiétait de la présence de ce petit bateau belge dans les eaux réservées alors au pavillon britannique.

Au retour de ce beau voyage, auquel prirent part les deux naturalistes français bien connus, J. Bonnier et C. Pérez, le commandant de Gerlache rechercha, aux environs de Ceuta, la grotte de Calypso, dont Victor Bérard, le savant helléniste, avait fixé l'emplacement dans ces parages. C'était ajouter un fleuron de plus à cette intéressante croisière.

*

Dans l'Arctique, avec le chef de la maison de France

Nul n'a tâté des terres polaires sans avoir envie d'y revenir.

En 1905, le duc d'Orléans se proposait d'aller chasser dans les régions arctiques. Il acheta la *Belgica* et en confia le commandement à Gerlache. Celui-ci proposa au Prince, qui l'accepta aussitôt, de se diriger vers les régions encore inconnues de la côte orientale du Groenland.

Partie du Spitzberg le 7 juillet 1905, la *Belgica* est arrêtée par la banquise à la latitude de 80° 20' N.

La *Belgica* suit la banquise et atterrit sur la côte du Groenland par 76° 37', deux degrés plus au nord qu'aucun autre navire d'expédition polaire, auprès du cap Bismarck, atteint par Koldewey en 1870, après une marche de 150 milles à pied.

Le 27 juillet, le duc d'Orléans débarque sur un îlot voisin du cap Bismarck et a la surprise d'y découvrir une flore d'une étonnante vitalité, saules arctiques rampant au ras du sol et couverts de fruits blancs floconneux, pavots, pissenlits, etc. Il n'est pas de si petite excavation qui ne soit garnie d'une touffe de verdure, qui n'abrite quelque jolie fleurette jaune, bleue ou rouge.

Le long de la terre, un chenal d'eau libre entre la banquise côtière et le pack du large permet de remonter vers le Nord.

Le 28 juillet, le record de Koldewey est dépassé.

Gerlache, habitué à la rude navigation antarctique, ne peut s'empêcher d'être étonné de la facilité avec laquelle cette victoire a été remportée :

« Tandis que nos vaillants devanciers, écrit-il, n'atteignaient ce point qu'après vingt-deux jours de voyage à pied, par un froid intense, nous

étions, nous, à bord d'un bon et solide bâtiment, offrant un relatif confort, et la température était de + 2°. Alors que, du point élevé où ils étaient parvenus, les explorateurs allemands apercevaient la glace côtière à perte de vue dans l'Est et que tout semblait les autoriser à prédire que jamais un navire ne s'avancerait le long de cette côte, nous naviguions à petite distance de la terre, et, pour le moment du moins, seule la brume nous interdisait un progrès plus rapide vers le nord. »

Bientôt la brume se dissipe. Alors apparaît dans l'Ouest toute une côte nouvelle, la Terre du duc d'Orléans. Le prince débarque avec le Dr Récamier sur une île voisine, qui reçoit le nom d'Île de France.

Le 30 juillet, la *Belgica* parvient à 78° 16' N., et est arrêtée par la glace. Rien n'est prévu pour un hivernage. Il n'est pas possible de pousser plus loin.

Avant de revenir vers le sud, Gerlache fait une pointe vers l'est et découvre au large un exhaussement du fond, qui portera le nom de Banc de la *Belgica*. Grâce au commandant de Gerlache, le vaillant petit navire belge aura inscrit son nom sur l'océan austral et sur l'océan boréal.

*

La Revanche de la Banquise

Deux ans plus tard, mis en goût par ce succès, le duc d'Orléans confie de nouveau le commandement de la *Belgica* à Gerlache. Il part cette fois vers la mer de Kara, au nord de la Sibérie.

Cette mer de Kara, longtemps réputée inaccessible, n'est pas une mer de tout repos. La liste est longue des navigateurs qui, depuis Barentz, en 1595, y perdirent leur navire, et souvent leur vie.

Le duc d'Orléans comptait sur sa chance et sur l'habileté de son capitaine. Cette dernière ne lui manqua pas, mais la chance, qui l'avait favorisé lors de son premier voyage polaire, ne lui sourit plus. Aussi a-t-il donné au récit de son voyage un titre qui, à lui seul, le résume : *La Revanche de la Banquise*.

Le 13 juillet, la *Belgica* pénètre dans le Matotchkin Schar, détroit qui sépare les deux grandes îles de la Nouvelle-Zemble.

Les difficultés commencent aussitôt, car les glaces sont extrêmement abondantes. À peine le navire est-il entré dans la mer de Kara, qu'elles lui barrent la route et le bloquent complètement dès le 17 juillet.

— Il faut en prendre son parti et se laisser dériver au gré du courant, dit Gerlache.

Les distractions sont rares. Le prince n'a que très peu d'occasions de tirer sur des phoques ou des ours.

Le 20 août, la *Belgica* arrive à sortir enfin de la mer de Kara, mais le

22 août elle s'échoue sur des rochers mal portés sur la carte, auprès de la côte occidentale de Nouvelle-Zemble.

Le navire prend bientôt une bande inquiétante, et la mer, qui grossit, fait craindre que sa coque ne se délie.

M. Stappers a laissé un récit de cette aventure :

« Alors, écrit-il, commencèrent pour nous des heures poignantes... La pensée que notre bonne *Belgica* est en train de s'abîmer sur ces roches traîtresses, et qu'il nous faudra peut-être l'abandonner, nous tourmente l'esprit. Aussi lorsque le commandant nous déclare que ce n'est qu'en sacrifiant sans hésiter une partie du charbon que nous parviendrons à sauver notre cher navire, tous, le prince y compris, nous nous mettons activement à la besogne. »

Après douze heures de travail, le navire se redresse et est remis à flot.

*

Le dernier voyage polaire du duc d'Orléans et de Gerlache

En 1909, le duc d'Orléans effectue une nouvelle croisière arctique. Cette fois, Gerlache le conduit sur la côte est du Groenland, au Spitzberg et à la Terre François-Joseph.

Grâce à la science nautique, à l'expérience, au coup d'œil du commandant de Gerlache, cette grande randonnée dans les mers arctiques ne fut qu'une promenade de trois mois.

Elle permit à Gerlache de nous donner quelques nouvelles notes descriptives du Groenland oriental : « Paysage de féerie, défiant toute description. Vers l'ouest, le Groenland majestueux s'étend en un superbe panorama ; à l'est, vers le large, la glace présente la plus admirable symphonie de tons qui se puisse imaginer. »

La *Belgica* atteint la latitude de 78° 10', pénètre encore dans une région inconnue de l'Océan Arctique et complète la carte du Banc de la Belgica, découvert en 1905.

Au Spitzberg, relâche agréable, sans incident. Mais entre le Spitzberg et la Terre François-Joseph, la brume est presque continuelle, et il faut s'approcher de la Nouvelle-Zemble pour trouver dans les glaces une brèche permettant de cingler au nord.

Le 19 août, la côte sud de l'archipel François-Joseph est atteinte. Mais il fait trop mauvais temps pour qu'on s'y attarde. Le Prince a encore dépassé le 80° degré. Le 21 août, la route est donnée vers le Sud.

« En prenant le chemin du retour, écrit le duc d'Orléans, ce n'est pas sans un serrement de cœur que j'ai vu disparaître là-bas dans la brume ces régions arctiques, où, depuis six ans, je suis venu chercher l'oubli

de l'éternelle angoisse de l'exil.

« Depuis six ans, j'ai passé dans ces régions bien des moments intéressants, ressenti bien des émotions diverses, violentes ou douces.

« J'ai eu la grande consolation de sentir que je servais mon pays et le bon renom de la France en employant dans ces voyages lointains ce que j'ai de force et d'activité.

« Parfois aussi la tristesse de l'isolement m'a gagné : j'ai connu les désillusions et les jours de désespérance.

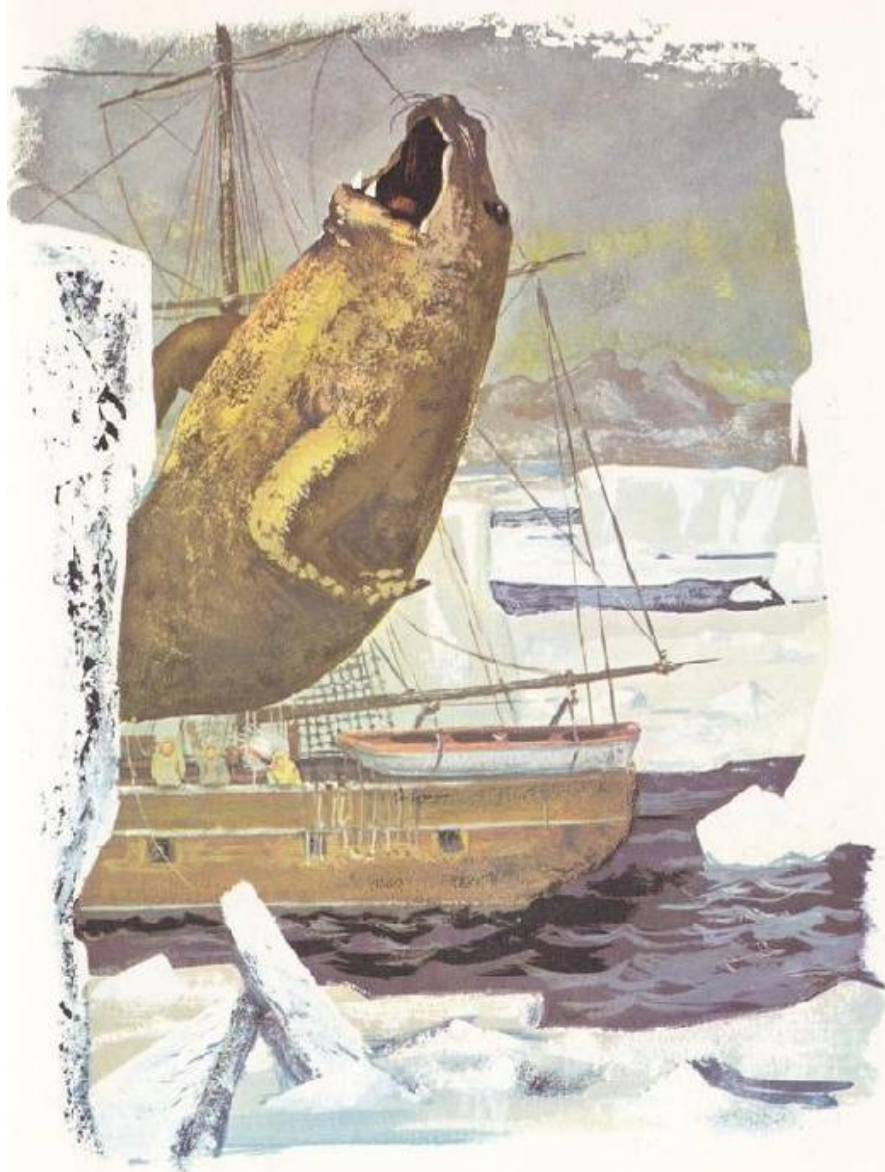
« Dans ces mers glacées que j'avais appris à connaître, que j'aimais tout en les redoutant, je laisse un peu de ma vie errante de proscrit, un peu de mon moi intime !

« C'est donc, dans l'adieu que je lui ai dit, une partie de mon existence qui finit !

« Quel que soit l'avenir que la Providence me réserve, ces luttes répétées contre les glaces et la mer n'ont pas été inutiles: elles ont au moins servi à me faire comprendre et aimer ces humbles matelots qui chaque jour risquaient si simplement leur vie pour moi ; elles ont, je l'espère, formé et mûri l'homme que je voudrais être, pour me trouver à la hauteur de la lourde tâche qui m'attend, s'il plaît à Dieu, à la barre d'un vaisseau plus grand et plus difficile à conduire que ma vieille *Belgica*. »

Il n'a pas plu à Dieu, mais le Prince, par ses campagnes arctiques, s'est classé parmi les plus grands explorateurs polaires français.





Le prince n'a que très peu d'occasions de tirer sur des phoques ou des ours...

BLANC ET NOIR AU PÔLE NORD



OUS y voici arrivés, mon vieil Henson. Es-tu content ?

L'homme qui parlait ainsi était une sorte de géant, à la figure énergique et ridée. La scène se passait au pôle Nord. Jusqu'à l'extrême horizon, rien que la banquise blanche rayée à l'infini par les arêtes de pression, dues aux vents et aux courants et qui échafaudent les blocs de glace en hautes crêtes.

— Si toi content, moi content, répondit son compagnon, qui venait de rejeter son capuchon de fourrure en arrière, et de découvrir ainsi son visage noir.

Car des deux Américains qui venaient d'atteindre le pôle, l'un était Peary, et l'autre était un nègre. Peary n'avait voulu emmener avec lui jusqu'au pôle que son domestique noir, pour être le seul Blanc à remporter la victoire. Ses compagnons qui l'avaient aidé à vaincre, et lui avaient facilité la route en taillant devant lui une piste commode, il les avait tous renvoyés avant de parvenir au but, ne gardant avec lui qu'Henson et quatre Esquimaux.

Ceux-ci terminaient la construction d'une maison de neige, dans laquelle ils allaient tous pouvoir se reposer, tandis que les quarante chiens qui avaient traîné les cinq traîneaux dormaient déjà au soleil, pelotonnés les uns contre les autres.

Il faisait un temps splendide. Peary, cette fois, avait été favorisé par la chance. Mais cette chance ne lui était pas venue du premier coup. Il n'avait triomphé qu'après vingt-trois années de lutte, au prix de sacrifices continuels, après huit voyages dans les déserts arctiques.

— Je ne puis plus me considérer, disait-il, que comme un instrument à découvrir le pôle.

Cette conquête avait été toute sa vie. Aucun échec ne l'avait rebuté. À l'un de ces voyages, il avait eu les pieds gelés et avait dû se faire amputer les orteils ; il n'hésita pas à repartir l'année suivante. Il

n'avait qu'une angoisse, c'était de voir décliner ses forces trop tôt. Ce ne fut, en effet, qu'à cinquante-trois ans qu'il atteignit le pôle.

À chaque voyage, il avait perfectionné sa méthode. « L'homme qui voudra franchir sur les glaces arctiques de très grandes distances, avait écrit Nansen, devra se transformer en véritable Esquimau. »

C'est ce que fit Peary. Non seulement il adopta le genre de vie des Esquimaux, leurs vêtements de fourrure, leurs maisons de blocs de neige et de glace que suffit à chauffer une lampe à la graisse de phoque, leurs traîneaux et leurs chiens, mais il les fit participer eux-mêmes à ses voyages. Pour y consentir (car mieux que personne ils connaissaient les dangers de ces raids sur la banquise polaire), il fallait qu'ils eussent pour Peary, « le grand Peary », une amitié véritable, qu'ils le considérassent comme un des leurs.

Peary connaissait chaque famille de ces Esquimaux de l'extrême Nord ; Il parlait couramment leur langue ; chaque fois qu'il revenait vivre au milieu d'eux, il leur apportait ce qui pour eux était un véritable trésor, des armes, quelques outils perfectionnés. Il avait vécu dans un de leurs villages avec sa femme, et il avait même eu une fille par la latitude de 77°40', le Bébé des neiges, comme on l'a appelée, l'enfant blanc né le plus près du pôle.

*

Peary était parti le 1^{er} mars 1909 du cap Columbia, le cap septentrional de la terre de Grant, à 750 kilomètres du pôle. Il était à la tête, ou plutôt à la queue d'une caravane comprenant 24 hommes, 15 traîneaux et 133 chiens.

La veille du départ, il avait écrit cette phrase, qui exprimait une confiance superbe dans l'avenir :

« J'ai les chiens, j'ai les hommes, j'ai l'expérience et la volonté ferme, et la fin est dans les mains de ce destin qui favorise l'homme fidèle à sa foi et à son rêve jusqu'au dernier soupir. »

Il fallait réussir, car il sentait bien qu'il était trop vieux maintenant pour recommencer un raid au pôle, si celui-ci n'aboutissait pas.

Les premiers groupes à l'avant-garde faisaient la route à travers les arêtes de pression, qui ne cessent de bouleverser la banquise. Les autres suivaient sur un chemin tracé et relativement facile. À mesure que les provisions s'épuisaient, des groupes revenaient en arrière, et pendant leur voyage de retour s'établissait la piste. Peary ménageait ses forces pour l'effort final.

Les obstacles les plus terribles étaient les « brisures », espaces d'eau libre, qui peuvent atteindre plus d'un kilomètre de large, et qui s'étendent de l'Est à l'Ouest, à perte de vue.

« Les brisures, écrit Peary, sont le cauchemar perpétuel du voyageur cheminant sur la surface glacée de l'océan polaire, le cauchemar de sa

marche au pôle, car il craint sans cesse la brisure qui lui couperait définitivement la route, le cauchemar du retour, puisque à chaque instant une brisure peut le séparer à jamais de la terre et de la vie, le laissant errer, jusqu'à ce qu'il meure de faim, sur la rive septentrionale de ce maudit canal. »

Cette fois, les brisures, qui avaient été la cause principale de ses échecs précédents, avaient été assez faciles à franchir et ne l'avaient pas trop retardé.

Le 28 mars, il avait dépassé son propre record précédent, 87° 6'.

Le 1^{er} avril, il avait renvoyé vers l'arrière le dernier groupe, commandé par Bartlett, par 87° 46'. Il n'avait plus qu'à franchir 130 kilomètres pour atteindre le but. Le temps favorable lui permit de couvrir des étapes de 30 kilomètres par jour, et au bout de six jours il campait au Pôle !

« Presque tout ce qui nous entourait, écrit-il, nous paraissait trop étrange pour que nous puissions le comprendre. Le plus merveilleux, c'était le fait qu'une marche de quelques heures me transportait de l'hémisphère occidental dans l'hémisphère oriental, que j'étais bien au sommet du globe. C'était troublant : pour les premiers kilomètres de notre courte marche, nous allions au nord, pour les derniers, au sud ! Et cela sur la même ligne droite ! Et la situation était inverse quand nous rentrions au camp. Il n'y avait plus d'Est, d'Ouest, de Nord, mais une seule direction : le Sud. Chaque bouffée de vent était un vent du Sud, d'où qu'il pût venir. »

Comme si la nature, maintenant qu'il l'avait vaincue, déposait les armes, Peary ne rencontra pas de sérieux obstacles dans son retour vers le cap Columbia. La banquise n'avait pas eu de déplacement sensible. Presque partout, la piste battue par les groupes de relais put être suivie. Et le 23 avril, Peary était de nouveau sur la terre ferme. Le raid au Pôle n'avait pas duré deux mois. L'œuvre de sa vie était accomplie.

Comme le proclama le président de la Société de Géographie de Washington, Peary était devenu l'égal de Magellan et de Christophe Colomb ! Il était le héros de cette course au pôle pour laquelle, depuis quatre siècles, tant de marins avaient péri. Et il rapportait ce trophée sous les plis du drapeau américain.

*

Quelques jours avant que parvînt la nouvelle du succès de Peary, un autre Américain, Cook, annonça qu'il avait lui-même atteint le pôle Nord le 21 avril 1908. Il avait, disait-il, suivi les détroits de l'archipel polaire américain et avait eu la chance de découvrir des terres nouvelles assez rapprochées du pôle, où paissaient de nombreux troupeaux de bœufs musqués. Seuls, deux Esquimaux l'avaient

accompagné.

Cook avait été fêté comme le héros du pôle. Les géographes sont aujourd'hui d'accord pour déclarer qu'il fut un imposteur – ou un fou. Mais il conserve encore des partisans, car on ne peut donner des preuves décisives de son imposture : sur la banquise en dérive de l'Océan polaire, les traces qu'on laisse, le premier courant les emporte.

Lorsque Peary apprit qu'un homme osait prétendre avoir touché le pôle avant lui, il prit parti d'une façon si violente, que l'opinion publique du monde entier le désapprouva.

« Si c'était vrai, il aurait sans doute agi de même », pensa-t-on.

Cette discussion jeta un voile sur son succès. La modestie est une vertu qu'on ne peut exiger des explorateurs polaires.

SIR ERNEST SHACKLETON



'EST souvent une tâche vaine de rechercher dans l'enfance de grands hommes le germe de leur vocation future.

Un enfant naît à Kilkea, en Irlande, d'une famille ancienne, quoique modeste. Il a un père, quatre sœurs. Son père s'occupait d'abord d'agriculture et se passionne, vers la quarantaine, pour la médecine. L'enfant, dès son jeune âge, aime les poètes et les apprend par cœur. Sans se distinguer de ses camarades, il fait ses études à Dublin, et il ne les pousse pas d'ailleurs très loin. Tel fut le jeune Ernest Shackleton. Pour lui trouver une vocation polaire, de pieux biographes ont découvert parmi ses livres une *Vie chez les Esquimaux*, de C. F. Hall, qui l'aurait fort intéressé à huit ans.

Les études livresques n'eurent jamais beaucoup d'attrait pour lui. Autant pour leur échapper que par goût de la mer, à seize ans, il s'engage dans la Marine marchande.

Il va connaître pendant quelques années la rude et monotone existence des voiliers long-courriers.

Son premier voyage le conduit à Valparaiso en contournant le cap Horn. Dans les mers australes, il ressent, comme la plupart des marins qui les ont fréquentées, l'attrance du Sud : on est alors au 50^e ou au 55^e degré de latitude, au milieu des tempêtes qui ne cessent pas ; on ne rencontre aucun navire, et l'on sait que, dans le vaste espace de mer et de terre qui vous sépare du pôle (plus de trois mille kilomètres à vol d'oiseau), il n'y a pas un être humain. Qui ne rêverait alors, comme le jeune Shackleton, d'être l'explorateur de ces solitudes ?

Cette sévère existence sur les voiliers dura quatre années, avec parfois des camarades un peu rudes.

Shackleton, fort éprouvé par les fatigues de cette navigation pénible, n'en conserva pas des souvenirs très agréables. Mais elle fit de lui un navigateur à voiles expert, expérience de plus en plus rare aujourd'hui. Elle développa sa force et son endurance physique. Son

corps prit, dès ce moment, ces proportions un peu athlétiques qui caractérisent ses divers portraits. Il acquit aussi, au contact des gens de mer peu faciles à vivre, une connaissance sans indulgence des hommes, et des habitudes de violence dont il eut peine à se défaire dans la suite.

*

À bord de la Discovery, du Capitaine Scott

À vingt ans, Shackleton abandonna sans déplaisir les voiliers pour les paquebots, fut nommé officier de la Marine marchande, et, pendant sept années, il continua à parcourir le monde.

S'il emportait toujours, dans ses bagages, ses poètes favoris, il ne lisait aucun récit polaire et ne s'intéressait pas du tout aux recherches scientifiques. Les si nombreux problèmes que pose l'océan à un navigateur attentif le laissaient tout à fait indifférent.

L'attrance qu'il éprouvait pour le Sud en passant dans les mers australes ne l'engageait pas à se documenter sur l'exploration polaire. De celle-ci il ne savait rien, lorsque, en 1901, par simple lassitude de sa vie de paquebot, ou par désir de changement, il demanda à embarquer sur la *Discovery*, qui devait partir vers le pôle Sud, sous le commandement du capitaine de frégate Robert F. Scott. Son expérience de navigateur à voiles fit agréer sa candidature.

Bon camarade, toujours prêt à la besogne et à aider qui que ce fût, il n'aurait eu néanmoins qu'un rôle assez secondaire dans cette expédition mémorable qui fut le premier titre de gloire de Scott, s'il n'avait pris part, avec Scott et Wilson, au raid vers le pôle sur la grande barrière de Ross.

Les raisons du choix de Scott furent sans doute la force physique de Shackleton, et aussi sa bonne humeur, sa fantaisie qui, pendant la longue nuit de l'hivernage, avait été souvent un précieux stimulant pour ses camarades déprimés.

Chose curieuse à noter, Shackleton ne s'était pas montré particulièrement habile aux sports polaires : il reconnaît lui-même qu'il était le plus mauvais skieur de tout l'équipage de la *Discovery*.

Ainsi donc, Shackleton fit partie de ce raid vers le pôle qui commença le 2 novembre 1902 et permit aux trois explorateurs, au prix de fatigues très grandes dues surtout à leur inexpérience polaire, d'atteindre le 1^{er} janvier 1903, la latitude de 82° 15', record de l'époque vers le Pôle Sud.

Au retour, Shackleton, atteint d'une violente attaque de scorbut, regagna péniblement les quartiers d'hiver. Son état de santé parut tellement grave que Scott décida qu'il ne pourrait passer sans danger une deuxième année dans les glaces. Shackleton rentra en Nouvelle-

Zélande par le *Morning*, qui était venu ravitailler l'expédition.

Il cacha la déception que lui causait ce renvoi inopiné, et il se promit d'avoir sa revanche.

*

Shackleton géographe et homme d'affaires

En Angleterre, où il arriva au mois de mai 1903 en parfaite santé, une autre déception l'attendait.

Il demanda à être titularisé dans la Marine royale, afin d'y continuer à servir. L'Amirauté refusa, se contentant de le promouvoir enseigne de vaisseau de réserve. Piqué au vif, Shackleton à son tour refusa et reprit sa liberté.

Mais il fallait vivre. Avoir fait partie d'un raid vers le pôle ne nourrit pas son homme. Il ne voulait plus naviguer au commerce, et il n'était, en dehors de cela, pas apte à grand-chose.

Il fréquenta les Sociétés de Géographie, écrivit quelques articles, fit du journalisme, et finalement fut nommé secrétaire de la Société de Géographie écossaise.

Il touchait là un maigre salaire, mais la situation était honorable, et il en profita pour se marier.

Shackleton transforma la vieille Société de Géographie écossaise en une société moderne. À l'étonnement, presque à l'indignation des membres du comité, il installa le téléphone et des machines à écrire, secoua la poussière vétuste des dossiers. Un air nouveau entra, et le résultat ne se fit pas attendre : le nombre des membres augmenta considérablement.

Entre-temps, il s'essayait dans l'art des conférenciers, où il devait exceller. Dès ses débuts, son éloquence franche et sans façon, se mettant parfaitement à la portée de son auditoire, eut un vif succès.

Mais le secrétariat d'une société de géographie ne pouvait longtemps suffire à son activité. Il rêva de faire de la politique. Il échoua piteusement dans sa candidature au parlement. Il voulut alors fonder une grande agence internationale d'informations. Le besoin d'une agence nouvelle ne se faisait pas sentir, et ce projet, comme tant d'autres aussi chimériques, fut abandonné.

Après trois années, qui eussent été vides s'il ne s'était pas marié et s'il n'avait pas eu un fils, il découvrit que sa véritable vocation n'était ni la politique, ni les affaires, mais de repartir au pôle Sud.

« Les régions polaires laissent en effet, écrit-il, sur ceux qui y ont combattu, une empreinte dont les hommes qui ne sont jamais sortis du monde civilisé peuvent difficilement s'expliquer la puissance. »

*

Vers la fin de 1906, Shackleton fit connaître à ses amis son désir de commander une expédition nouvelle, et il eut la chance de trouver presque aussitôt le mécène de l'expédition projetée, M. Beardmore.

Il connut pendant deux ans ces préparatifs que les explorateurs aiment à décrire comme un des plus pénibles moments de leur existence.

Après avoir été, conformément à la tradition, reçu par le roi et la reine, il quitta l'Angleterre en 1907.

Shackleton avait nettement défini le but de son expédition :

— Je le dis franchement, je ferai tous mes efforts pour atteindre le pôle géographique austral.

Le navire de l'expédition, le *Nimrod*, déposera à terre un groupe de seize hommes et repartira vers le Nord.

Shackleton voudrait s'établir sur la Barrière de Ross, dans la Baie du Ballon ou des Baleines, découverte par Scott dans le voisinage de la Terre Edouard VII. Mais la baie des Baleines, lorsque le *Nimrod* y arrive en janvier 1908, n'est pas libre de glaces. Bon gré mal gré, après bien des traverses, des coups de vent et des nuits sans sommeil qui mettent à bout les nerfs de l'équipage, il faut revenir au pied du Mont Erebus, 20 milles au nord des quartiers d'hiver de la *Discovery*, par 77° 35' de latitude.

La station où Shackleton s'installe est située 150 kilomètres plus loin du pôle que la baie des Baleines. Cette modification à ses plans primitifs, ces 150 kilomètres de plus à franchir, seront cause de l'échec final.

Comme animaux de trait, Shackleton a préféré les poneys de Mandchourie aux chiens esquimaux, pourtant consacrés par une longue expérience polaire. Après plusieurs accidents, quatre poneys seulement survivent à l'hivernage.

Le 29 octobre 1908, Shackleton, Adams, Marshall et Wild partent vers le pôle avec ces quatre poneys et quatre traîneaux. Ils ont quatre-vingt-onze jours de vivres, soigneusement étudiés comme composition et comme poids. Les hommes se nourriront de pemmican, conserve de viande, et de légumes, de biscuits, de thé, de fromage et de chocolat. Les chevaux : de maïs, de fourrage comprimé et d'une préparation spéciale composée de bœuf séché, de carottes et de raisins de Corinthe.

Préalablement, plusieurs dépôts de vivres avaient été établis jusqu'à la latitude de 79° 36'. Malheureusement, les quartiers d'hiver n'ont pas été construits sur le bord même de la Grande Barrière de Ross, qui offre une piste plate et relativement commode. Avant de l'atteindre, il faut faire plusieurs étapes sur la banquise, dans une région toujours

disloquée par les tempêtes.

Le dépôt extrême est atteint le 15 novembre ; le 26 novembre, le record de Scott, 82° 17', est dépassé. À partir de ce moment, Shackleton et ses compagnons foulent une terre vierge et voient ce que nul n'a jamais vu.

Les hautes chaînes de la Terre Victoria, qui bordent à l'Ouest le paysage, s'orientent vers le Sud-Est. Le 3 décembre, par 83° 40', elles barrent la route. Il va donc falloir escalader les glaciers et abandonner la piste horizontale et relativement aisée de la barrière, où un temps magnifique, parfois même trop chaud, les a jusqu'ici favorisés.

Trois poneys déjà, épuisés de fatigue, ont dû être abattus. Le seul qui reste tombe bientôt dans une crevasse et disparaît.

C'est le 7 décembre que se produit cet accident :

« Adams, Marshall et moi, raconte Shackleton, nous halons un traîneau, suivis de Wild conduisant notre dernier poney. Nous montons et descendons des pentes de neige molle. À une heure de l'après-midi, un appel de Wild nous fait sursauter. Courant à son aide, nous apercevons le traîneau, l'avant dans une crevasse et Wild cramponné au véhicule. Du cheval, aucune trace. Nous tirons notre camarade de sa dangereuse position, mais le pauvre poney a été englouti ! Wild n'a été sauvé que par un miracle. L'avant-garde avait passé sans encombre sur cette crevasse, entièrement dissimulée par la neige ; Wild suivant nos traces, sous le poids du cheval et du traîneau, le pont s'est effondré. Tout cela s'est passé en une seconde. Notre ami l'a échappé belle ! »

Les explorateurs sont ainsi privés d'une importante réserve de viande sur laquelle ils comptaient. Pour aller jusqu'au pôle, ces hommes, qui ont à traîner maintenant plus de 100 kilogrammes chacun, doivent commencer à se rationner.

Mais les difficultés s'amoncellent. Le glacier de Beardmore, dont ils font l'escalade, est une véritable cascade de glace : on dirait d'une mer en furie brusquement congelée. Des crevasses béantes barrent à tout instant la route : il faut faire mille détours à la recherche d'un pont de neige. Plusieurs fois, il leur arrive de faire effondrer sous leur poids ces passerelles fragiles, et c'est par miracle qu'ils ne sont pas engloutis.

Enfin, le 20 décembre, après dix-sept jours de détours et de va-et-vient épuisants, au sommet de ce glacier de Beardmore, qui est le plus grand glacier du monde, ils atteignent le plateau antarctique, où tout le relief intérieur est noyé dans un champ de névés immense.

Les crevasses, toujours nombreuses, les retardent. Ils ont beau, pour aller plus loin, abandonner la partie la plus lourde de leurs équipements, ne s'accorder que des rations de famine ; les formidables tempêtes de l'Antarctique, qui, pendant des jours et des jours, chassent la neige, si puissantes qu'un homme ne peut rester debout contre elles,

les empêchent d'avancer ; le mal des montagnes, car ils sont à plus de 3 000 mètres d'altitude, les épuise ; le froid, qui atteint souvent des températures de -30° , gèle leurs mains et leurs pieds.

Enfin, désespérés de n'avoir pu atteindre le pôle, n'étant plus sûrs d'avoir assez de vivres pour le retour, dans un effort suprême, le 9 janvier 1909, ils vont planter par $88^{\circ} 23'$ le pavillon britannique que leur avait confié la reine, et prendre possession du plateau polaire au nom du roi Édouard VII.

Le pôle est à 170 kilomètres à peine ! Jamais un des pôles de la terre n'a été approché d'aussi près par des hommes. À perte de vue, rien qu'une plaine blanche. Sans aucun doute, le plateau s'étend sans interruption jusqu'au pôle.

170 kilomètres ! la distance de Paris au Havre !

Les quatre explorateurs battent en retraite. Leur retour est heureusement favorisé par le vent du Sud, mais leurs vivres de plus en plus réduits les condamnent à une telle disette que Shackleton écrira au retour :

« L'impression dominante de notre voyage vers le pôle est une faim atroce... Au cours des dernières semaines de la marche vers le Sud, et durant la retraite, alors que notre pitance quotidienne n'était plus que de 550 grammes par jour et par homme, la question nourriture seule occupait nos esprits. La splendeur des montagnes colossales qui se dressaient de chaque côté de nous, la majesté de l'énorme glacier dont nous gravissions si péniblement les pentes, ne nous touchaient guère. L'homme devient très primitif lorsqu'il a faim, et nous avions cruellement faim.

« Il nous était impossible d'échanger, à propos de la nourriture, les plaisanteries qui sont communes aux gens qui ont faim dans le sens ordinaire du mot. L'alimentation était l'objet de toutes nos pensées, et, à l'aller comme au retour, c'était le sujet ordinaire de toutes nos conversations, mais toujours de la plus sérieuse façon. Nous décrivions les repas que nous nous proposons de faire une fois de retour. Chacun décrivait ce qu'il mangerait dans les jours d'abondance à venir. Nous devions nous inviter à dîner tour à tour, et nous devions faire chaque année un dîner anniversaire, où nous pourrions manger, manger, manger. Aucun cuisinier ne consacra jamais à l'intention de nouveaux plats plus de pensées que nous. »

Le 29 janvier, ils quittent le glacier de Beardmore et reprennent la barrière. Le 28 février, presque à la limite de la saison favorable, après une lutte de tous les instants contre la faim, la fatigue, la maladie, leur moindre défaillance devant être sûrement mortelle, ils sont de retour enfin aux quartiers d'hiver.

D'un seul coup, la gloire de Shackleton devint universelle.

« Il semblait qu'il ne dût plus y avoir jamais que du bonheur pour nous dans la vie », écrit-il.

Il s'était approché plus près qu'aucun autre homme d'un des pôles de la terre, et il avait battu tous les records du Nord et du Sud.

Il était juste qu'un tel résultat eût un retentissement considérable. Ce fut pendant plus d'une année un défilé triomphal dans tous les pays d'Europe et d'Amérique.

Shackleton n'était pas insensible à ce succès, et il conserva soigneusement le détail de toutes les réceptions dont il fut le héros. Les Sociétés de géographie lui décernèrent leurs médailles d'or, les chefs d'États l'invitèrent, le roi d'Angleterre le nomma Sir, les banquets succédèrent aux banquets, les conférences aux conférences.

Une de ces réceptions l'amena à la fin de 1909 à Paris, où il fit une conférence en français. Ceux qui l'entendirent ont gardé le souvenir de son accent « un peu difficile », comme dirent aimablement les journaux, qui rendait sa conférence absolument incompréhensible. Pendant une heure, il se débattit avec notre langue, suant sang et eau – « épreuve beaucoup plus pénible que d'aller au pôle », disait-il lui-même plus tard en plaisantant. Le public parisien, sensible à ses efforts, ne lui ménagea pas les applaudissements.

Mais on se lasse même de la gloire, ou plutôt la gloire n'aime pas à s'attacher longtemps aux mêmes hommes. Dès 1910, au cours d'une tournée de conférences en Amérique, Shackleton sentit que la foule désirait d'autres sujets d'enthousiasme.

Puis il fallait vivre. Shackleton n'avait pas été insensible à la vie luxueuse qu'il menait depuis son retour. Pour continuer à ses frais maintenant une existence pareille, il lui fallait beaucoup d'argent. Ses conférences ne suffisaient pas, ni la vente de son livre : *Au cœur de l'Antarctique*.

Comme il était parti à la conquête du pôle, il partit à la conquête de la fortune. Mais il était moins bon financier qu'explorateur. Il serait amusant de noter toutes les tentatives de Shackleton : mines d'or de Hongrie, fabrication de cigarettes en Amérique, recherche de trésors cachés, et d'autres aussi bizarres. Il ne sut pas aussi bien choisir ses associés qu'il avait choisi ses compagnons de voyage. Il se donna beaucoup de mal pour n'aboutir à rien, et finit par conclure encore, après deux ans d'efforts stériles : « Je ne suis décidément bon qu'à explorer l'Antarctique. »

On était alors en 1913. Les deux pôles avaient été atteints, le Pôle Nord par Peary en 1909, le Pôle Sud par Amundsen et Scott en 1911-1912.

Les découvertes faites depuis 1900 au voisinage du pôle Sud par les nombreuses expéditions qui avaient choisi cette région comme terrain d'études, permettaient de tracer une carte assez précise du continent antarctique. On ne pouvait manquer d'être frappé, en regardant cette carte, de la vaste échancrure formée dans ce continent massif par la mer de Weddel le long du 60° degré de longitude Ouest, et la mer de Ross le long du 180°. Qu'y avait-il entre ces deux mers ?

L'Allemand Filchner avait essayé, en 1911, de résoudre ce problème de géographie polaire. Mais bien qu'il eût atteint de hautes latitudes dans la mer de Weddell, il n'avait pu y réussir, car son navire, le *Deutschland*, bloqué par les glaces, avait été entraîné vers le nord et ne s'était dégagé qu'à grand-peine.

La traversée du continent antarctique de la mer de Weddell à la mer de Ross tenta Sir Ernest Shackleton. Mais tant qu'à faire cette traversée, il préféra se fixer nettement comme itinéraire le Pôle Sud. La route du pôle à la mer de Ross était maintenant bien connue, et, sur cet itinéraire parfaitement fixé à l'avance, il pouvait faire disposer par des groupes auxiliaires des dépôts de vivres, afin de n'être pas forcé de partir trop chargé.

En 1913 et 1914, Shackleton prépara son expédition, avec l'aide financière du grand industriel anglais James Caird.

Au moment de la déclaration de guerre, il était sur le point de partir, et il faillit tout abandonner. Mais l'Amirauté se contenta de lui télégraphier laconiquement :

« Partez ! »

Au milieu des perplexités de la guerre européenne, le gouvernement anglais ne jugea pas devoir abandonner, ou remettre à plus tard, une exploration entreprise sous le pavillon britannique. Il pensa aussi sans doute qu'une nation n'a jamais trop de gloire – surtout au moment où elle est en guerre. La cinquantaine de marins qui allaient suivre Shackleton n'auraient certainement pas augmenté la puissance militaire du pays, tandis qu'en explorant des régions inconnues ils contribueraient, pour une part non négligeable, à la grandeur de la patrie.

Pendant l'automne de 1914, Shackleton quitta l'Angleterre à bord de l'*Endurance*, et, après avoir fait escale en Géorgie du Sud, se dirigea vers la mer de Weddell.

Par 58° 40' S. et 18° W., c'est-à-dire à une latitude qui correspond dans le Nord à celle de l'Écosse, il rencontre le pack.

Au milieu de difficultés diverses, le navire continue sa route pendant

un millier de milles.

Le 10 janvier 1915, la Terre de Coats, découverte par Bruce en 1904, est en vue. Plus au Sud, une terre nouvelle, baptisée Terre de James Caird, rejoint la Terre de Coats à la Terre de Luitpold, découverte par Filchner.

Une succession de grands glaciers se brise dans la mer en icebergs. Un point de débarquement serait néanmoins possible. Mais on est à peine au 75° degré de latitude, et Shackleton espère trouver aussi bien plus au Sud.

L'Endurance continue donc à suivre la côte...

Le 18 janvier, alors qu'on naviguait dans une mer relativement libre, par 76° 30'5", et à 15 milles environ du rivage, le vent du nord-est accumula en quelques heures une quantité considérable de glaces. On crut que l'emprisonnement cesserait dès que le vent mollirait, ou changerait de direction. Mais le vent resta au nord-est pendant plusieurs jours encore, et, lorsqu'il s'apaisa enfin, il n'y avait pas en vue le moindre ruban de mer libre.

Comme Filchner, et pour les mêmes motifs, Shackleton dut renoncer, au moins pour cette année-là, à sa traversée du continent antarctique.

Sa déception fut grande. Non seulement le but de l'expédition était manqué, mais encore les équipes, qui s'étaient dirigées vers la mer de Ross pour établir les dépôts de vivres, allaient accomplir une besogne inutile, puisque Shackleton n'arriverait pas.

Mais, s'ils n'avaient pas réussi à être les héros de cette traversée du continent polaire, Shackleton et ses compagnons allaient vivre une aventure aussi mouvementée que n'importe quelle expédition au pôle.

D'abord, la dérive pousse *l'Endurance* vers le sud-ouest, jusqu'à la latitude de 77°, atteinte le 5 mai 1915.

Les courants s'incurvent ensuite vers le nord-ouest jusqu'en juillet, où *l'Endurance* atteint 74° par 50° W.

La dérive est fort lente : inquiets de leur délivrance, ce n'est plus la marche vers le Sud, mais la dérive vers le Nord qui intéresse maintenant les explorateurs.

Après le mois de juillet, la dérive s'oriente plus nettement vers le Nord et devient plus rapide. Mais l'étau des glaces ne se desserre pas, loin de là. Les pressions deviennent si fortes que toutes les précautions sont prises pour évacuer le navire.

L'Endurance résiste encore pendant tout le mois de septembre.

Le 27 octobre, par 69° S. et 51° W., une voie d'eau très sérieuse se déclare.

Shackleton nous a laissé un récit émouvant du naufrage :

« Temps clair et ciel bleu avec un beau soleil encourageant. À l'intérieur de *l'Endurance*, j'entendais les craquements des charpentes,

des coups secs comme des coups de pistolet, produits par la rupture du bordage et des madriers, et par là-dessus, le murmure indéfinissable de notre bateau en détresse. Et le soleil brillait avec sérénité. Les millions de facettes des blocs de glace nouvellement soulevés par les pressions scintillaient.

« La journée du 26 octobre s'écoule lentement. À 7 heures du soir, des mouvements contraires rejettent le bateau d'avant en arrière. Le bateau se courbait comme un arc sous une pression titanesque. Presque comme une créature vivante, il résista aux forces qui voulaient le broyer, mais le combat était inégal, des millions de tonnes de glace écrasaient inexorablement le petit bateau qui avait osé affronter l'Antarctique.

« Par une singulière circonstance, huit pingouins, sortant d'une fissure à cent mètres de là, apparurent soudain au moment où la pression sur le bateau était à son maximum. Ils s'avancèrent un peu, s'arrêtèrent et poussèrent quelques cris extraordinaires et sinistres, qui résonnèrent comme un chant funèbre et fatidique. Aucun de nous n'avait jamais entendu les pingouins crier ainsi.

« Après de longs mois d'efforts, l'*Endurance* agonisait.

« Il est difficile d'écrire ce que je ressentais. Pour un marin, son bateau est plus qu'une maison flottante. Dans l'*Endurance* j'avais concentré ambitions, espoirs, désirs, et voilà que la carrière de notre pauvre bateau blessé et gémissant était finie, ses instants comptés. Il fallait l'abandonner, broyé, après 281 jours d'emprisonnement dans les glaces.

« La pression augmentait progressivement. À 4 heures du soir le 27, le glaçon qui comprimait l'arrière, avançant latéralement, brisa le gouvernail, arrachant l'étambot. Puis la glace desserra un peu son étreinte, et l'*Endurance* s'enfonça légèrement. Les ponts se brisèrent, l'eau entra. C'était une impression navrante de sentir le pont se briser sous les pieds. Les couples s'arquaient, puis cassaient avec un bruit sec comme un coup de fusil. Avant de quitter le bateau, je jetai un regard par la claire-voie de la chambre des machines : les machines étaient renversées. Je ne peux pas décrire les sentiments que j'éprouvais devant l'inexorable destruction à laquelle j'assistais. »

Tout l'équipage a eu le temps de se sauver sur la banquise, avec les tentes, les vivres et les embarcations.

Le cuisinier s'est mis aussitôt à allumer un poêle à graisse.

« Cuisinier, j'aime le thé très fort, dit un homme.

— Cuisinier, je l'aime faible, dit un autre.

« Voilà des hommes, note Shackleton, dont l'abri vient d'être broyé, campés sur un glaçon instable, dont les chances de s'en tirer sains et saufs sont très problématiques, et ils s'occupent, sans être troublés par les événements, des détails de l'existence, et donnent leur attention à

des bagatelles comme la force de leur thé. »

Tant que son navire était à flot, Shackleton pouvait caresser l'espoir de reprendre l'été suivant la traversée du continent antarctique. Avec l'*Endurance* s'évanouissaient des rêves d'un second triomphe polaire, du retour de cette existence qui lui avait tant plu lorsque les capitales se disputaient à l'envi pour l'accueillir et l'applaudir. Il n'avait plus maintenant qu'un but : sauver ses compagnons.

La vie à bord de l'*Endurance*, emprisonnée dans les glaces, avait été monotone, certes, mais tout de même relativement confortable. Maintenant, une nouvelle existence allait commencer, beaucoup plus pénible.

Shackleton essaya d'abord de gagner la Terre du Roi Oscar, vue par Larsen en 1893, et qui, à vol d'oiseau, était à 340 milles. Sur la banquise bouleversée par les pressions, le voyage aurait peut-être été possible pour deux ou trois hommes traînant des charges réduites, mais non pour un équipage entier forcé de garder avec lui des vivres pour plusieurs mois et des embarcations pour le retour vers le monde civilisé.

Après une tentative infructueuse, Shackleton se décida à attendre la débâcle des glaces pour tenter le voyage vers la terre la plus proche dans les embarcations.

Le nouveau campement sur la glace fut appelé le Camp de la Patience, car c'était surtout de patience qu'il fallait s'armer désormais.

Le *floe* (comme on nomme les glaçons plats détachés de la banquise côtière) sur lequel ils étaient établis était malheureusement peu épais. Un phoque aurait pu le briser d'un coup de tête.

« Dans une telle position, dit Shackleton, on se rend compte de la ligne très mince qui sépare la victoire de l'échec, et quand il est bien démontré qu'on ne peut rien faire d'autre, on ne perd ni la gaieté, ni l'espérance. Le succès, au pôle comme partout, est affaire de bon moral. »

De ce bon moral, Shackleton n'a jamais manqué, surtout dans les pires épreuves.

Le 8 avril 1916, au sud de l'île Clarence, et à peu près au milieu du détroit de Bransfield, le glaçon qui portait les naufragés se disloqua. Ils mirent leurs trois embarcations à l'eau et essayèrent de gagner l'île Déception, qui sert de base pendant l'été aux baleiniers chiliens et norvégiens, et où ils auraient sûrement trouvé du secours. Mais, après dix jours de lutte impuissante, les tempêtes continuelles les obligèrent à mettre le cap sur l'île la plus proche, l'île Éléphant.

La navigation en embarcation, sous des averses de neige qui ne cessaient pas et au milieu d'une mer démontée, n'était pas sans périls.

« Jamais nous n'avons eu aussi froid, écrit Shackleton. Dans nos

vêtements trempés et usés, sans abri contre la neige et la mer, nous n'avions d'autre moyen de nous réchauffer que de nous serrer mutuellement dans les bras les uns des autres. »

L'île Éléphant, sur laquelle enfin ils purent débarquer, n'offre aucune ressource et n'est fréquentée par aucun chasseur de baleines. Les provisions qui restaient étaient faibles. Passer un hiver dans ces conditions était bien problématique. Il fallait tenter de trouver des secours immédiatement. Les baleiniers ne quittent pas la Géorgie du Sud pendant l'hiver, mais il fallait, pour les atteindre, parcourir 800 milles sur les mers les plus mauvaises du globe, heureusement avec le vent pour soi.

Shackleton décida qu'il risquerait le coup avec cinq compagnons à bord d'un des canots, qui fut baptisé *James-Caird*. Ce n'était qu'une embarcation de 7 mètres de longueur.

Il laisse Wild, son ancien compagnon du raid vers le pôle, et 22 hommes à terre, et part le 24 avril.

« Engourdis dans notre étroite embarcation, continuellement trempés par l'écume, nous luttions contre la mer et les vents, et, en même temps, il fallait faire un effort constant pour nous maintenir en vie. Les tempêtes étaient incessantes. Sur la mer blanche d'écume, nous guettions avec appréhension les masses d'eau rugissantes qui se ruaient sur nous. Profondes semblaient les vallées pour notre petit bateau entre les vagues vertigineuses ! Hautes les collines quand il se perchait pour un instant au sommet d'une crête géante ! Si petite était notre embarcation et si grandes les vagues, que souvent les voiles pendaient inertes au milieu de l'abri formé par deux crêtes. Puis soudain, grimpant une pente, nous nous trouvions en pleine furie de la tempête, et les eaux blanches comme la laine se brisaient autour de nous. »

Après seize journées de traversée, Shackleton aborde enfin sur la côte occidentale de la Géorgie. Son expérience de ses jeunes années de jeunesse passées sur des navires à voiles a été mise à profit.

La station de baleiniers est établie sur la côte orientale, et il lui faut, par surcroît, traverser les glaciers inconnus de cette île montagneuse, ce que personne n'a fait jusque-là, et ce qu'il ne fit lui-même, avouait-il plus tard, lui qui n'était guère croyant, qu'avec le secours de la Providence.

Tout près de la station, ils rencontrèrent deux petits garçons de dix à douze ans, et leur demandèrent où se trouvait la maison de l'administrateur. Ceux-ci, en voyant leur apparence sauvage, leurs barbes longues, leurs cheveux emmêlés, leurs vêtements traînés depuis un an, en lambeaux et souillés, s'enfuirent à toute jambe sans répondre. Plus loin, un vieil homme s'enfuit aussi comme s'il avait vu le diable en personne et sans leur laisser le temps de poser une

question. Alors, ils se dirigèrent vers l'entrepôt, ils demandèrent au gardien si l'administrateur était là.

— Oui. Qui êtes-vous ?

— Notre bateau est perdu et nous arrivons par l'intérieur de l'île.

— Vous arrivez par l'intérieur de l'île ! dit l'homme avec le ton du doute le plus parfait.

Il entra chez l'administrateur et lui dit :

— Il y a là trois hommes bizarres. Ils disent qu'ils sont venus par l'intérieur de l'île et qu'ils vous connaissent. Je les ai laissés dehors.

L'administrateur vint sur sa porte :

— Eh bien ?

— Ne me reconnaissez-vous pas ?

— Je crois reconnaître votre voix, répliqua-t-il en hésitant.

— Je suis Shackleton.

Immédiatement, l'administrateur tendit la main et dit :

— Entrez, entrez.

— Dites-moi quand a fini la guerre, demanda Shackleton.

— La guerre n'est pas finie. Il y a des millions de tués. L'Europe est folle. Le monde est fou.

Shackleton ne profite pas longtemps de la cordiale hospitalité des Norvégiens. À peine arrivé, il repart sur un navire baleinier au secours de ses compagnons restés dans l'île Éléphant.

La saison est maintenant fort avancée : dans l'intervalle, une banquise épaisse a entouré l'île. Par trois fois, le petit navire essaie de la franchir, par trois fois il échoue. Et Shackleton, la rage au cœur devant son impuissance, est obligé de remettre à l'été suivant la délivrance.

Les marins du navire baleinier ont raconté que cet homme de fer, qui avait subi les plus grands risques que la nature réserve à l'homme, se mit à pleurer de ne pouvoir franchir les quelques dizaines de milles qui le séparaient de ses compagnons.

Dès le mois d'août, il se remit en route sur le *Yelcho*, navire que le gouvernement chilien avait mis à sa disposition, et il n'arriva pas trop tard.

Le 30 août, après une navigation délicate au milieu d'icebergs échoués, il put débarquer sur l'île Éléphant, et il trouva tout son monde, épuisé certes par des privations sans nom, presque à bout, grignotant les dernières rations, se nourrissant surtout d'algues et de coquillages, mais encore vivant.

Ainsi se termina cette expédition dont les journaux de Londres rendirent compte sous le titre significatif : « What a Story ! » (Quelle histoire !)

Après avoir contribué au sauvetage du groupe de la mer de Ross, qui malheureusement avait perdu son chef Mackintosh et deux de ses membres, Shackleton revint en Angleterre.

On était alors en 1917, une des périodes de la guerre les plus inquiétantes pour les Alliés. Les questions polaires n'étaient pas du tout d'actualité. Le retour de Shackleton passa presque inaperçu. Ni l'Angleterre, ni les autres pays ne l'accueillirent comme un héros. On ne lui décerna ni décorations ni médailles nouvelles. Il avait eu beau accomplir des prouesses polaires et nautiques incomparables, la bravoure sur le champ de bataille était le seul exploit qui comptât alors, à juste titre.

Shackleton le comprit.

Malheureusement, le rôle qu'il joua pendant la guerre, lorsqu'il se décida à prendre du service à la fin de 1917, ne nous paraît pas digne de lui. On l'envoya d'abord en Amérique du Sud pour on ne sait quelle propagande ; puis il fut attaché à l'état-major du général commandant les troupes anglaises de la côte mourmane, qui n'eurent pas à se battre. La guerre se termina sans qu'il eût vu le feu.

Shackleton peut songer alors à parler de l'expédition de l'*Endurance*, à laquelle on ne pensait plus guère. Il montra, dans ses conférences, les films émouvants qu'il avait fait prendre, et qui sont les plus beaux des films polaires. Il écrivit le récit de ses aventures dans la mer de Weddell dans un livre qu'il intitula : *South*, et qui eut un succès honorable.

Mais une certaine lassitude se marquait dans ses traits et dans son allure. Peut-être aussi un peu de découragement, à la suite de son expédition manquée, de son rôle effacé pendant la guerre, de la gloire qu'il sentait lui échapper, parmi tant d'autres gloires que la guerre avait fait naître. Il avait quarante-six ans à peine, et, dans ses lettres, il se plaignait d'être un vieillard.

Cependant, il ne pouvait pas passer le reste de ses jours à faire des conférences. Il voulut repartir vers le pôle, courir sa dernière aventure.

Il fut tenté un instant par une expédition dans l'Arctique au nord du Canada, dans la mer de Beaufort encore inexplorée. Ce projet ne tint pas longtemps. Alors il songea à une vaste expédition dans l'Océan Austral, à la recherche des îles inconnues. Une entreprise de ce genre devait être l'affaire plutôt d'un savant océanographe, et Shackleton n'avait rien d'un savant. Il s'en tint cependant à ce programme, qu'il mit rapidement sur pied, grâce à la générosité de M. Rowett.

Un petit navire de moins de 200 tonneaux, le *Quest*, fut équipé en navire océanographe. Il quitta l'Angleterre en septembre 1921 et

atteignit la Géorgie le 4 janvier 1922.

Shackleton descendit aussitôt à terre, retrouva ses vieux amis les baleiniers et retourna à bord, tout heureux d'avoir repris contact avec l'Antarctique. Il rêva longtemps, dans le crépuscule de cette très longue journée d'été, à ses prochaines découvertes. Puis il gagna sa petite cabine, plus heureux qu'il ne l'avait été depuis plusieurs années.

Et à 3 heures 30 minutes du matin, le 5 janvier, il mourut subitement.

Cette mort en pleine action polaire était bien celle sans doute qu'il eût souhaitée. Elle frappa de stupeur tous ceux qui avaient gardé le souvenir de sa robustesse et qui pensaient que sa carrière d'explorateur était loin d'être finie. Le monde officiel regretta sans doute de n'avoir pas honoré, comme il le méritait, le héros de l'*Endurance*. Ses amis, ses compagnons de voyage pleurèrent celui qu'ils appelaient familièrement « le Boss », qui avait été toujours un chef avisé et énergique, et auquel plusieurs d'entre eux devaient la vie.

On l'enterra dans cette île de Géorgie, au pied des chaînes de montagnes qu'il avait été le premier à traverser. Ses camarades du *Quest* élevèrent sur sa tombe un cairn surmonté d'une croix, la tombe habituelle des explorateurs polaires.

Son souvenir ne périra pas, pas plus que ne périra celui des explorateurs qui ont réussi à s'approcher un jour plus près du pôle que leurs prédécesseurs.

Ceux qui ont connu Shackleton n'oublieront pas son visage volontaire, énergique, qui aurait été un peu brutal s'il ne s'était souvent adouci en un sourire. Son regard paraissait toujours regarder plus loin, vers quelque horizon encore inaccessible. Il était délicieux avec les enfants, les siens et ceux des autres. Nul père n'a écrit des lettres plus charmantes que celles qu'il écrivait à son fils et à ses deux filles. Lorsqu'il se donnait la peine de plaire, il devenait un séducteur. Mieux que quiconque, il a réussi à intéresser à ses expéditions des financiers, soucieux d'ordinaire de préoccupations d'autre sorte.

Plus, sans doute, que les autres chefs d'expédition polaire, Scott mis à part, il a été aimé de ses compagnons d'aventure. Et c'est là le meilleur témoignage qu'on puisse donner sur un explorateur.



LA CONQUÊTE AÉRIENNE DU PÔLE NORD

La première tentative d'Amundsen



U début de 1925, Amundsen le célèbre explorateur polaire norvégien, faisait aux États-Unis une série de conférences.

Amundsen était alors couvert de gloire. Il avait fait partie, en 1898, de l'expédition de la *Belgica* dans l'Antarctique. Au printemps de 1903, il partit de Norvège sur une goélette de 47 tonnes, le *Gjoa*, et après plus de trois années passées dans les glaces, il doubla, avec son navire minuscule, le continent américain par le nord et découvrit ainsi le passage du Nord-Ouest, cherché sans succès depuis quatre siècles par tant de navigateurs. Le 14 décembre 1911, enfin, après un voyage magnifique dont l'organisation fera toujours l'admiration des explorateurs polaires, il réussit à arriver le premier au Pôle Sud, avant l'explorateur anglais Scott, qui n'y parvint que le 18 janvier suivant, et qui mourut au retour avec tous ses compagnons.

Le téléphone de l'hôtel où était descendu Amundsen retentit :

— Allo ! Allo !

— Allo ! Ici Amundsen.

Une voix jeune répondit :

— Ici Lincoln Ellsworth. Voulez-vous accepter mon appui financier pour organiser une expédition en avion vers le Pôle Nord ?

— Certes !

— Eh bien, c'est entendu. Je ne mets qu'une condition : je partirai avec vous.

La vie des explorateurs polaires a de ces surprises.

Amundsen organisa aussitôt cette expédition nouvelle, afin de partir le plus tôt possible.

Comme Andree, il décida que le départ aurait lieu du Spitzberg,

dont les rivages septentrionaux dépassent le 80° degré de latitude, et il se procura deux hydravions.

L'équipage de chaque hydravion devait être de trois personnes.

Rüser-Larsen et Dietrichson les piloteront. Amundsen sera à bord de l'un d'eux, Lincoln Ellsworth à bord de l'autre.

Amundsen préside aux préparatifs de son voyage aérien avec la minutie et le sens pratique qui ont toujours caractérisé ses expéditions et qui ont déterminé leur succès.

« La victoire, a-t-il dit à l'occasion de son expédition au Pôle Sud, est réservée à celui qui a su tout prévoir. »

Les circonstances météorologiques favorables se produisent le 21 mai 1925 : le ciel est clair, la température est de - 7°, le vent est faible du Nord-Est.

Le départ est décidé.

— Mon plan est très simple, a dit Amundsen à ses collaborateurs. Nous irons le plus loin possible. Lorsque la moitié de la provision d'essence sera épuisée, nous amerrirons, s'il se trouve un espace d'eau libre suffisant, ou une étendue de glace plate, et nous reviendrons ensuite.

Par un soleil magnifique, ils volent au-dessus de la côte septentrionale du Spitzberg.

Puis, la glace leur cache la banquise.

— La brume est aussi épaisse que de la bouillie de gruau, dit Amundsen.

Les avions s'élèvent pour la survoler. Sur elle leur ombre, entourée d'une auréole irisée, produit le plus bel effet de diffraction.

Bientôt la brume se dissipe, et la banquise apparaît sans limite.

« La banquise arctique, écrit Amundsen, présente l'aspect d'une suite continue de champs entourés de hautes murettes ; les champs sont très étroits, et les murettes très larges, plus larges même que les champs. Nulle part le moindre espace plan ; partout de longues chaînes de monticules et des labyrinthes de saillies rébarbatives. Parfois un petit ruisseau se découvre, mais si petit qu'on pourrait le franchir d'une enjambée. Jamais je n'ai vu un paysage aussi uniforme. »

La température est de - 13°.

Le 22 mai, à 1 heure 15 minutes, pour la première fois depuis qu'ils sont au-dessus de la banquise, une nappe d'eau assez large apparaît. C'est une chance, car la moitié de la provision d'essence est consommée.

Les deux hydravions amerrissent.

Le point est immédiatement déterminé : 87°43' de latitude, 10°20' de longitude Ouest.

Ils sont donc à 254 kilomètres du pôle, le vent contraire les ayant retardés beaucoup plus qu'ils ne l'avaient pensé. Sans ce vent

contraire, en huit heures, ils auraient pu atteindre le pôle.

Amundsen décide d'abandonner un des deux hydravions, qui a une voie d'eau sérieuse dans la coque. L'autre suffira à ramener tout le monde au Spitzberg.

— O.K., répond Lincoln Ellsworth, décidé à tout trouver parfait, et qui est tout joyeux à l'idée de fêter son anniversaire sur la banquise polaire, ce qui n'est pas à la portée même des milliardaires américains.

On ne peut laisser l'hydravion à l'eau en attendant le départ, car les « brisures » de la banquise, comme les appelait Peary, se referment avec une rapidité soudaine, et il risquerait d'être broyé en un instant.

Ce n'est d'ailleurs pas une petite affaire de hisser l'appareil sur la glace, et ils ne sont pas trop de six pour exécuter cette manœuvre.

Comme l'étendue d'eau libre ne sera jamais assez grande pour permettre le décollage sur l'eau, il faut aménager sur la banquise une piste de départ suffisamment plane. Cela nécessite un déblaiement considérable de neige et de glace, et au moyen d'instruments insuffisants.

Les explorateurs s'emploient sans répit à cet aménagement de la piste, en rationnant leurs vivres, et en gardant leur bonne humeur.

— Nous ne sommes qu'à huit heures du Spitzberg, disait Ellsworth, toujours boute-en-train.

Et ils abattaient en chantant les monticules de glace avec des couteaux de poche, en ne prenant comme nourriture qu'une ration journalière de 250 grammes.

Ils mirent vingt-trois jours à préparer la piste.

— Dire que nous avons engraisé pendant tout ce temps, en travaillant sans repos et en mangeant si peu, serait exagéré, écrit Ellsworth. Mais, malgré la diète, nos forces ne diminuaient pas sensiblement, et c'était l'essentiel.

Le 15 juin, les six voyageurs prennent place dans l'hydravion, que pilote Rüser-Larsen.

Un moment d'anxiété... L'avion s'envolera-t-il ?... Il glisse... Il décolle... Et le retour au Spitzberg n'est plus qu'un jeu.

Le voyage avait duré vingt-six jours. Cette absence beaucoup plus longue qu'il n'était prévu, avait fort inquiété les admirateurs d'Amundsen. De toutes parts, on avait organisé des expéditions de secours. Mais le souvenir d'Andree était encore trop vivace dans les esprits pour qu'on eût grand espoir de retrouver vivants ces courageux explorateurs.

Aussi leur retour, sur lequel on ne comptait plus, se transforma-t-il en apothéose.

Dès le retour d'Amundsen, plusieurs expéditions s'organisèrent pour tenter de remporter la victoire définitive en survolant le Pôle Nord.

Deux de ces expéditions aériennes, celle du capitaine de corvette américain Byrd en avion, celle d'Amundsen en dirigeable, réussirent coup sur coup à quelques jours d'intervalle à atteindre le Pôle Nord, en partant toutes les deux du Spitzberg.

Ce fut Byrd qui arriva le premier.

L'annonce d'une expédition aérienne au pôle souleva aux États-Unis un grand enthousiasme. Quantité de volontaires se présentèrent. Byrd choisit comme principal collaborateur le pilote aviateur Bennett.

L'avion fut appelé *Joséphine-Ford*, en l'honneur du fabricant d'automobiles qui avait largement subventionné l'expédition.

Le 3 mai 1926, Byrd et Bennett firent le premier essai de départ. En décollant, ils cassent un ski.

Nouvel essai, nouvelle rupture.

Il faut perfectionner le nivellement de la piste.

Le 9 mai au soir, tout est paré.

Le 10 mai, à minuit 30, par un temps superbe, ils s'envolent, et à 9 heures, ils atteignent le Pôle Nord.

Quinze heures après le départ, toujours par un temps magnifique et un soleil éblouissant, ils sont de retour sans incident.

— Le voyage de Peary, dit Byrd, lui avait fait quitter le monde civilisé pendant plus de 400 jours. Nous, partis un matin, nous sommes revenus l'après-midi.

Prouesse aérienne indiscutable, bien que Byrd fasse lui-même remarquer que son voyage ne battait aucun record de durée ou de distance.

Les États-Unis avaient ainsi la gloire d'être les premiers à avoir atteint le Pôle Nord, et sur la banquise, et dans les airs. Et les Américains savent bien que ce ne sont pas seulement les succès commerciaux ou les bilans industriels et bancaires, mais aussi les victoires de cette sorte, qui classent entre elles les nations.

*

Le voyage du « Norge »

Le voyage arctique d'Amundsen en hydravion, malgré toute l'admiration qu'il avait suscitée dans le monde, avait paru en définitive être un échec, puisque le Pôle Nord n'avait pas été atteint.

Amundsen avait eu beau qualifier ce vol-là de simple reconnaissance aérienne dans les mers arctiques, ce terme de reconnaissance ne semblait avoir été inventé qu'après coup.

Or un explorateur de la trempe d'Amundsen ne pouvait rester sur un

échec, même s'il n'était qu'apparent. Les bravos qui accueillirent son retour en Norvège n'étaient pas encore calmés qu'il repartait en tournée de conférences pour essayer de trouver l'argent nécessaire à une expédition nouvelle.

Car c'est là la véritable existence de ces explorateurs essentiellement sportifs, tels qu'Amundsen, Peary ou Shackleton. Leur vie qui n'a qu'un but, l'exploration polaire, présente en gros deux aspects : ou bien ils sont sur la route du pôle ; ou bien ils parcourent le monde, pèlerins de la parole, pour trouver les moyens financiers de repartir vers le Nord, ou vers le Sud.

Cette fois, Amundsen n'eut pas à attendre longtemps. Lincoln Ellsworth, qui avait pris goût à l'aventure, mit encore à sa disposition la somme nécessaire.

— Mon but n'est pas seulement de survoler le pôle Nord, déclara Amundsen, mais de traverser de part en part l'Océan Arctique : nous partirons du Spitzberg et nous atterrirons en Alaska, après avoir parcouru une région complètement inconnue, où les géographes ont placé le pôle d'inaccessibilité de la planète, et qu'ils ne sont pas d'accord pour ranger dans la catégorie des terres ou dans la catégorie des mers.

— Nous les mettrons d'accord, dit Ellsworth.

— Je pense, continua Amundsen, que, pour ce voyage, le dirigeable sera préférable à l'avion. Le dirigeable a un rayon d'action plus étendu, il peut ralentir, s'arrêter même s'il fait calme.

— Entendu pour un dirigeable, répliqua Ellsworth, toujours enthousiaste.

Le dirigeable choisi fut un dirigeable italien, qui fut baptisé le *Norge*.

Les raisons de ce choix furent presque dues au hasard. D'abord le dirigeable était prêt, et l'expédition pouvait partir sans délais. Ensuite, son prix n'excédait pas les ressources financières, qui, malgré toute la générosité d'Ellsworth, n'étaient pas infinies. Un dirigeable du type Zeppelin aurait convenu aussi bien, mais il aurait été beaucoup plus coûteux.

Le commandement du *Norge* fut confié au colonel italien Nobile, qui en avait fait les plans et en avait dirigé la construction.

L'équipage pour la traversée polaire comprend seize hommes :

Roald Amundsen et Lincoln Ellsworth, qui s'intitulent chefs de l'expédition ; le colonel italien Umberto Nobile, commandant le dirigeable, et cinq mécaniciens italiens ; le lieutenant de vaisseau Rüser-Larsen, qui a piloté un des avions d'Amundsen en 1925, et qui a les fonctions de navigateur ; six autres Norvégiens, pilotes de direction ; enfin un Suédois, Malmgreen, qui a le rôle important de météorologiste.

Au début de mai 1926, tout est prêt pour le départ du Spitzberg. Il

n'y a plus qu'à attendre les circonstances météorologiques favorables.

Le 10 mai, la carte du temps dressée par Malmgreen annonce des conditions propices.

— Nous partirons demain, décide Amundsen.

Un dernier adieu aux camarades restés à terre, plus émus que ceux qui partaient, et le 11 mai, à 9 heures du matin, Nobile commande :

— Lâchez tout !

Les moteurs sont mis en marche. Le voyage merveilleux commence, celui dont rêvaient les premiers aéronautes, avant que l'avion et le dirigeable n'aient conquis l'atmosphère.

Le dernier souhait de bon voyage, c'est un avion, celui de Byrd, qui, dans les airs, en tournant autour du *Norge*, le leur apporte.

Pendant deux heures, par un temps magnifique, le *Norge* suit la côte pittoresque du Spitzberg occidental, avec sa succession de glaciers qui étincellent au soleil, de pics de roches sombres, de fjords découpés dont les eaux calmes reflètent la masse énorme du ballon, à côté duquel les baleines, aperçues entre deux eaux, paraissent de petits poissons.

À 10 h 35 mn : l'île d'Amsterdam, à la pointe nord-ouest du Spitzberg, est dépassée. Les voyageurs ont devant eux l'immensité de l'Océan Arctique.

Et voici, dès le 80° degré, la banquise, impénétrable pour les navires, mais que le *Norge* survole sans effort.

— Je ne puis m'empêcher de songer, dit Amundsen à Ellsworth, à tous ceux qui se sont efforcés depuis plusieurs siècles de pénétrer dans cette banquise, et qui n'ont réussi, au prix d'efforts surhumains et de morts terribles, qu'à tracer sur cet inconnu blanc quelques lignes ténues d'itinéraires. Aujourd'hui, dans cette confortable nacelle, c'est une promenade.

Aucun incident, aucun aspect particulier du paysage. C'est toujours l'immensité blanche, sur laquelle se détache, fort nette, l'ombre du dirigeable qui court à sa surface, et qui effraie quelques ours ne comprenant rien à ce monstre nouveau.

Aucun incident, sauf des incidents météorologiques, une brise qui change de direction, des bouchons de brume qui passent, et aussi le tic-tac irrégulier des communications radiotélégraphiques, qui ne cessent de tenir les explorateurs en contact avec le reste du monde.

— Nous voici où nous étions l'année dernière, annonce vers dix heures du soir Rüser-Larsen, qui vient de faire le point.

Amundsen et Ellsworth ne revoient pas sans émotion cette banquise sur laquelle ils ont tant peiné pour faire repartir leur avion.

— Nous ne réussissons pas aujourd'hui à y amerrir, fait remarquer Ellsworth, car il n'y a pas la moindre étendue d'eau libre.

Le 12 mai, à 1 h 25 mn, Rüser-Larsen, le sextant en main, la voix

vibrante d'émotion, s'écrie :

— Nous sommes au Pôle !

Le ciel est aux trois quarts couvert, le thermomètre marque -11° . C'est toujours la même banquise, qui dérive lentement sous l'effet des courants marins.

Le ballon descend à une centaine de mètres.

« Pendant que cette manœuvre s'accomplit, écrit Amundsen, nous gagnons le couloir de quille, afin de lancer sur la glace les pavillons des trois nations représentées à bord. Chaque drapeau est attaché à une hampe d'aluminium terminée par une longue pointe.

« Dès que nous sommes réunis, un panneau est ouvert ; toutes les têtes se découvrent. Saisissant le pavillon norvégien, je le projette avec force dans le vide. Il arrive droit sur la banquise et y demeure fixé. Nos claires couleurs nationales claquent gaiement au vent du pôle. Ellsworth lance ensuite le drapeau des États-Unis, puis Nobile celui de l'Italie. »

Amundsen a la gloire d'avoir atteint les deux pôles de la terre.

Les voyageurs ne sont pas encore à la moitié du trajet prévu. Ils ont parcouru à vol d'oiseau 1 200 kilomètres, il leur en reste presque le double, 2 100, pour atteindre l'Alaska.

Jusqu'à 7 heures le 12 mai, le temps continue à être favorable.

Le 86° degré de latitude est franchi.

Au-dessous, c'est toujours la banquise, sans la moindre apparence de terre.

Mais bientôt le temps se gâte. La brume, le plus redoutable obstacle de l'exploration aérienne, se met de la partie.

— Elle roule au-dessous de nous comme un océan de laine, dit Ellsworth.

Du givre et du verglas commencent à se déposer sur les parties métalliques, sur les parois des nacelles et sur les câbles d'acier qui les soutiennent.

— Je n'aime pas beaucoup ce givre, murmure Nobile.

Bientôt, en effet, ces dépôts prennent des proportions inquiétantes.

Nobile essaie de monter pour survoler ce banc de nuages. Mais il est tellement épais qu'il faudrait monter trop haut, et pour cela perdre du gaz, ce que Nobile ne veut faire à aucun prix, afin de maintenir la force ascensionnelle du ballon.

Il essaie alors de voler très bas, de raser la banquise.

À cette altitude, il n'y a plus de brume, mais la neige est abondante.

Pour comble de malheur, et toujours à cause du givre qui s'est déposé sur l'antenne, le poste de T.S.F. ne fonctionne plus, et Malmgreen ne reçoit plus de renseignements météorologiques.

— Qu'est-ce que c'est que ces chocs ?

Les blocs de glace déposés sur les cordages et les nacelles se

détachent, tombent sur les hélices, qui les projettent avec force contre l'enveloppe du ballon, transpercée ainsi en plusieurs endroits, heureusement dans les parties non vitales et facilement réparables.

— Faites tourner les moteurs le plus doucement possible, commanda Nobile.

— Terre en vue droit devant ! crie la vigie à 7 heures le 13 mai.

C'est la côte de l'Alaska, que reconnaît facilement Amundsen, car il a hiverné en 1922-1923 dans ces parages.

Mais c'est maintenant la tempête contre laquelle il faut lutter.

Et voici que les moteurs eux-mêmes sont à bout, que les avaries se multiplient, et voici que recommence la projection par les hélices de blocs de glace contre l'enveloppe du ballon.

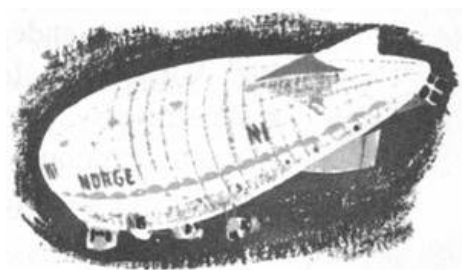
— Il faut atterrir le plus tôt possible n'importe où, dit Nobile.

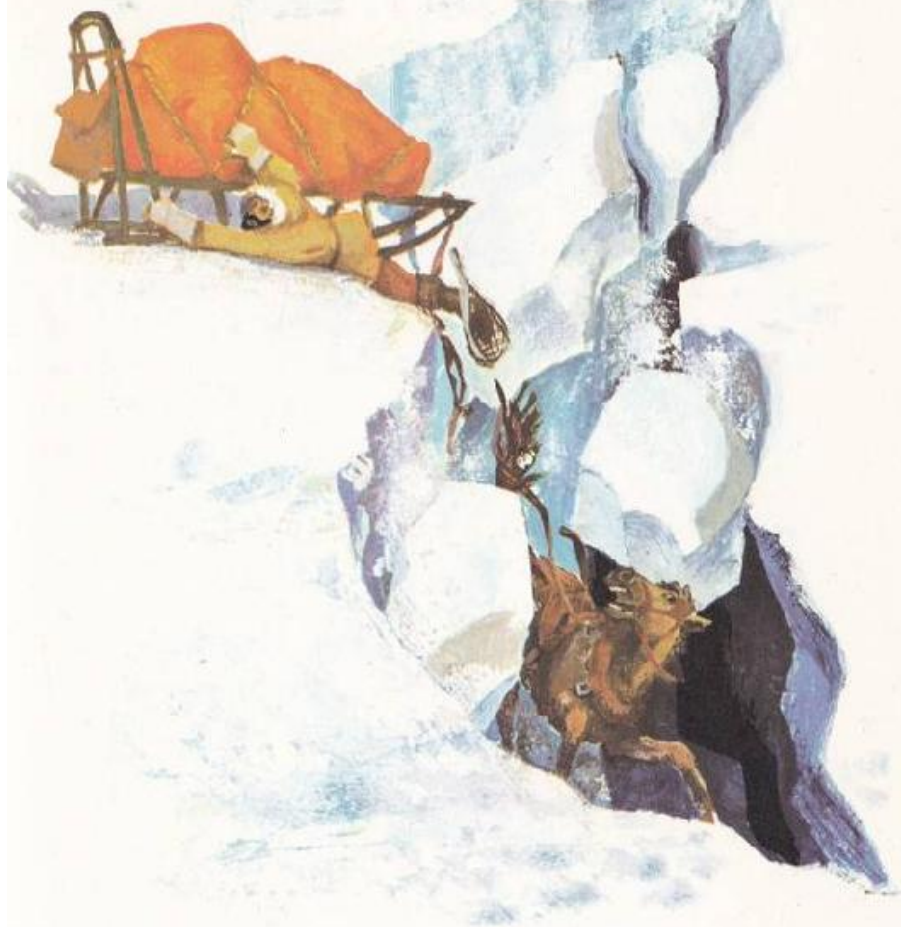
Le 14 mai, à 8 heures, le *Norge*, dans une accalmie providentielle au milieu de la tempête, atterrit sur la lagune gelée de Teller, petit village situé à 90 kilomètres au nord de Nome, dans le détroit de Behring.

Le voyage a duré soixante-et-onze heures. Amundsen et ses compagnons peuvent enfin dormir.

Le ballon dégonflé, les explorateurs gagnent Nome en embarcation. Nome qui leur fait assez grise mine pour ne pas les avoir vus atterrir sur son territoire – susceptibilité, on l'avouera, assez inattendue.

Puis c'est la traversée triomphale des États-Unis et le retour en Norvège, qui, une fois de plus – elle en avait l'habitude – acclame Amundsen comme un dieu.





Le traîneau, l'avant dans une crevasse et Wild cramponné au véhicule...

LA CATASTROPHE DE L'« ITALIA »



LE colonel Nobile avait construit et commandé le dirigeable *Norge*, qui, le premier, avait traversé dans les airs l'Océan Arctique du Spitzberg à l'Alaska, avec Amundsen à son bord.

Que le colonel Nobile, promu général après cet heureux voyage, ait voulu repartir en dirigeable vers le pôle, cette décision ne devait surprendre personne. Nobile avait eu avec Amundsen des relations assez tendues, et celui-ci n'avait pas craint de publier à son sujet maint propos désobligeant. Le général italien avait à cœur de montrer qu'il n'avait pas besoin de l'aide d'un explorateur étranger pour mener à bien une exploration polaire aérienne.

— Le navigateur aérien, avait-il écrit dans un journal américain dès le retour du *Norge*, est le véritable explorateur des temps modernes.

En repartant lui-même à la tête d'une expédition purement italienne, il voulait démontrer que ce n'était pas là pure vantardise.

L'Italie officielle, toute bouillonnante d'activité, d'expansion et d'amour de la gloire, ne lui ménagea pas son concours. L'armée, la marine, la science italiennes fournirent tous les moyens nécessaires. La ville de Milan voulut avoir l'honneur de concourir à la plus grande partie des frais de l'expédition. Mussolini lui accorda son patronage, avec cependant une réserve :

— Il vaudrait peut-être mieux ne pas aller une seconde fois contre le destin, avait-il dit.

Le Pape reçut et bénit spécialement les membres de l'expédition, en confiant à son chef la mission de laisser tomber au pôle une croix de chêne :

— Et comme toutes les croix, avait ajouté le Pape, elle sera lourde à porter !

L'Italie avait déjà inscrit dans les fastes polaires une très belle page. Le 23 avril 1900, au cours de l'expédition de la *Stella Polare* dirigée par le duc des Abruzzes, le lieutenant de vaisseau Cagni planta le

drapeau italien sur le pack arctique au nord de la

Terre François-Joseph, par 84° 34' de latitude. C'était le record de latitude de l'époque, qui ne fut battu que six années plus tard, en 1906, par Peary. Nobile et ses compagnons ne faisaient que reprendre dans l'Arctique des traces glorieuses.

*

Le dirigeable, qui fut appelé *Italia*, fut prêt à partir d'Italie au printemps de 1928.

Seize personnes faisaient partie de l'équipage. C'étaient, avec le général Nobile, trois officiers de la marine italienne, les capitaines de corvette Mariano, Zappi, le lieutenant de vaisseau Viglieri, les mécaniciens Ceccioni, Caratti, Pommela, Alessandrini, Arduina, Ciocca ; le radiotélégraphiste Biaggi, le professeur de physique Pontremoli ; l'ingénieur Trojani ; le météorologiste suédois Finn Malmgreen ; le savant tchécoslovaque Behounek, le journaliste Lago. Plusieurs d'entre eux avaient pris part au voyage du *Norge*.

Le navire *Citta di Milano*, commandé par le capitaine Romagna, fut mis à la disposition de Nobile pour transporter au Spitzberg les équipes de manœuvre et les approvisionnements.

Après une traversée de l'Europe assez mouvementée, l'*Italia* arriva à la baie du Roi au Spitzberg le 5 mai, et le 15 mai partait pour son premier vol polaire vers la Terre François-Joseph. Nobile était de retour sans incident le 18 mai.

À la fin du mois de mai, la saison dans l'Arctique est fort avancée pour la navigation aérienne, car des brumes tenaces recouvrent pendant tout l'été l'Océan Glacial. Aussi le général ne laissa-t-il pas un long repos aux membres de son expédition.

Le 23 mai, à 4 heures du matin, le dirigeable fut de nouveau sorti de son hangar, et les seize aéronautes se dirigèrent cette fois vers la côte septentrionale du Groenland avec retour par le pôle Nord.

Malmgreen avait annoncé un temps convenable. Le ciel était bleu, l'air calme. L'aumônier de l'expédition fit une courte prière, et Nobile ordonna le « Lâchez tout ».

Le dirigeable montait lentement au milieu des hourras des 150 personnes présentes, et partait pour le voyage dont il ne devait pas revenir.

Le temps, d'abord favorable, permet de faire bonne route pendant la journée du 23 mai et de prendre des photographies – malheureusement perdues – de la côte septentrionale du Groenland. À 5 heures du soir, le cap fut mis sur le pôle.

« Avec le ciel clair, le soleil qui jetait sa note de gaieté en éclairant l'intérieur de la cabine, et le vent arrière, la marche vers le pôle se poursuivait parmi la plus joyeuse exubérance », écrit Nobile. « Tous à

bord, nous étions heureux. »

Cependant, ce vent assez fort ne cessait d'inquiéter le général, car s'il poussait rapidement vers le pôle, il semblait devoir le gêner considérablement au retour.

— Mais non, dit Malmgreen, occupé continuellement à tracer sur ses cartes météorologiques les renseignements que Biaggi recevait par T.S.F., ce vent ne durera pas. Quand nous aurons fait demi-tour, il tombera au bout de quelques heures, et nous aurons des vents de nord-ouest.

Vers 10 heures du soir, l'aspect du ciel, qui avait été clair jusqu'alors, changea brusquement. Un mur d'épais nuages barrait la route. On le survola à huit cents mètres, et les officiers de marine purent continuer leurs observations de soleil. Vingt minutes après minuit, le 24 mai, ils annoncèrent :

— Nous sommes au pôle !

Alors, Nobile fit descendre l'*Italia* au-dessous du brouillard, et bientôt la banquise apparut. Nobile laissa tomber le drapeau italien, puis la croix que lui avait confiée le pape Pie XI pour être déposée sur le sommet du monde.

« Au moment où ces simples cérémonies avaient lieu, écrit Nobile, je sentais ma poitrine se gonfler d'orgueil.

« À l'intérieur de la cabine, maintenant que les moteurs se taisaient, on entendait les notes harmonieuses et nostalgiques d'une vieille chanson populaire italienne, diffusée par un petit instrument. Elle réveillait en nous des souvenirs, nous transportait là-bas, dans notre Italie, dans nos foyers. L'émotion nous gagna. Tous nous avions les larmes aux yeux.

« Zappi cria : « Vive Nobile ! » Je lui en sus gré, tout comme je fus ému quand Malmgreen vint me serrer la main, en me disant : « Peu d'hommes au monde peuvent se vanter d'avoir été comme nous deux fois au Pôle Nord. » Peu d'hommes ! Nous n'étions que sept. Sept, parmi mes compagnons, étaient ces privilégiés, qui avaient osé recommencer : un Suédois et six Italiens. J'étais profondément ému par la cordiale collaboration que cet homme de science m'avait donnée, de la confiance qu'il avait eue en moi. Quant à mes camarades italiens, je les aurais embrassés, tous un à un, quand ils vinrent saluer, le sourire aux lèvres, la croix et le drapeau, au moment où nous les lançâmes sur la banquise. »

*

L'*Italia* quitta le pôle à 2 h 20 mn. du matin le 24 mai, et la route fut donnée sur le Spitzberg.

Le temps se gâtait de plus en plus. Contre le vent debout, la vitesse n'était plus que de 30 à 40 kilomètres à l'heure. La visibilité était

faible. La banquise était toujours désolée et uniforme, avec ses champs de neige, ses hummocks, ses nombreuses crevasses. Parfois, un grand canal s'ouvrait au milieu des glaces. La neige tombait par intermittence. Du verglas se déposait abondamment partout. Des morceaux de glace, projetés par les hélices, heurtaient avec un bruit sec les flancs du ballon et y produisaient de petits trous qu'on bouchait aussitôt.

La vivacité, la gaieté, qui avaient accompagné le voyage d'aller, avaient disparu. Malmgreen était le plus contrarié. Il avait annoncé que le vent du sud tomberait, et, au contraire, il ne cessait de prendre de la force.

— Sortons vite de cette zone, dit-il à Nobile ; après, les choses iront mieux.

Nobile fit augmenter la vitesse.

La lutte contre le vent dura toute cette journée du 24 mai et continua sans un instant de repos le 25 mai. La vitesse réelle du dirigeable était très diminuée, non seulement par la force du vent contraire, mais par la route en zigzag que lui faisaient faire les rafales. La terre qui aurait dû être en vue depuis plusieurs heures ne se montrait toujours pas.

À 9 h 25, Trojani, de quart au gouvernail de profondeur, s'écria :

— Le gouvernail est calé !

Le dirigeable était à 250 mètres d'altitude, penché vers l'avant, et descendait rapidement. Nobile fit instantanément arrêter les moteurs, et le dirigeable, très léger, ne tarda pas à remonter. Il y avait eu cependant à bord un petit affolement, qui avait fait jeter inutilement du lest.

Pendant l'arrêt, le dirigeable sortit du brouillard vers 1 000 mètres ; les officiers de marine Mariano et Zappi en profitèrent pour faire le point.

On remit en marche, et on plongea dans le brouillard jusqu'à 300 mètres d'altitude environ, de façon à ne pas perdre de vue la banquise, afin de mesurer la vitesse.

À 10 heures 30, brusquement Ceccioni s'écria :

— Le dirigeable est lourd !

En effet, bien qu'il fût fortement incliné vers l'arrière, il se rapprochait fortement de la banquise.

Le danger était grave et immédiat. Il n'y avait, pour le moment, d'autre moyen d'y parer qu'en accélérant la vitesse des moteurs et en faisant vérifier les soupapes, car l'alourdissement subit ne pouvait provenir que d'une fuite importante de gaz.

Le dirigeable descendait toujours.

Il ne s'agissait sans doute pas d'une simple fuite, mais d'une déchirure de l'enveloppe, ou d'un dépôt très lourd de verglas.

Le choc devenait inévitable. La banquise s'avavançait avec une vitesse épouvantable.

« Le souvenir de ces derniers instants terribles est bien présent à ma mémoire, écrit Nobile. J'avais eu à peine le temps de me rendre près des roues, entre Malmgreen et Zappi, que je vis Malmgreen abandonner le gouvernail en me regardant, terrorisé. Instinctivement, je pris le gouvernail en main, pensant conduire le dirigeable sur un champ de neige pour amortir le choc, si cela était encore possible... Trop tard ! La glace était là, à quelques mètres en dessous, horriblement bouleversée. Les masses de glace s'agrandissaient, s'approchaient toujours plus. Tout à coup, nous heurtâmes.

« Ce fut un bruit atroce. Je me sentis frappé au crâne. Je fus comme comprimé, écrasé. Nettement, sans douleur, je sentis des os en moi qui se cassaient. Puis, quelque chose tombant de haut me précipita la tête en bas. Instinctivement, je fermai les yeux, et froidement, avec lucidité, je pensai : « Tout est fini ! »

Il était 10 h 33, le 25 mai. L'épouvantable accident n'avait duré que deux ou trois minutes.

*

Le dernier message reçu de l'*Italia* avait été émis en vol le 24 mai. L'*Italia* était parti le 23 mai avec quatre-vingt-dix heures d'essence à bord. Il n'y avait donc pas lieu de s'inquiéter tout de suite.

Mais les quatre-vingt-dix heures passèrent, et l'on ne savait toujours pas ce que le dirigeable était devenu. Le *Citta di Milano*, chargé de rester en liaison avec lui par T.S.F., ne recevait aucun appel.

Amundsen, le 27 mai, déclare la situation critique :

« Nous n'avons aucun renseignement sur l'endroit où l'*Italia* se trouve actuellement, et le rechercher dans les mers polaires, c'est chercher une aiguille dans une botte de foin. »

Le 28 mai, l'émotion commence à être grande à Rome ; mais elle est aussi grandiloquente.

« La vertu limpide, mystérieuse, inébranlable et providentielle, fière et réconfortante, qui a guidé nos aéronautes jusqu'ici, écrit la *Stampa*, nous fait encore croire que bientôt nous recevrons de la lointaine mer glacée des nouvelles de gloire et de joie. »

Les jours suivants, les nouvelles les plus contradictoires se succèdent.

*

Cependant, sur la banquise, tout n'était pas fini, comme l'avait supposé Nobile.

Au milieu de divers débris, les six hommes, qui étaient dans la

nacelle avant au moment de la catastrophe, se retrouvèrent sur la banquise.

C'étaient Nobile, le mécanicien Ceccioni, tous deux gravement blessés, les trois officiers de marine Mariano, Zappi et Viglieri, le météorologiste suédois Malmgreen, le savant tchécoslovaque Behounek, l'ingénieur Trojani et le radiotélégraphiste Biaggi.

Un peu plus loin, au milieu de la nacelle du moteur arrière, gît le mécanicien Pommela, tué sur le coup.

Les sept autres membres de l'expédition ont été emportés vers l'Est avec ce qui restait du dirigeable, et ont été probablement carbonisés.

Après le premier désarroi, les rescapés se cramponnent à la vie.

Nobile et Ceccioni, qui ne peuvent se tenir debout, à cause de leur jambe cassée, sont couchés sous une tente découverte parmi les débris.

Malmgreen, le bras cassé, semble désespéré.

— Il n'y a rien à faire, mon vieux Malmgreen, lui dit avec douceur Nobile, qui se figure lui-même être blessé à mort.

— Il n'y a plus qu'à mourir, répond Malmgreen. Merci tout de même, mon général, de m'avoir emmené avec vous. Je vais me noyer.

Nobile l'arrêta :

— Non, Malmgreen, vous n'avez pas le droit de faire cela. Nous mourrons quand Dieu le voudra. Je vous en prie, restez ici.

Mais une lumière jaillit tout à coup au milieu de ces ténèbres. Biaggi poussait un cri :

— Le poste portatif de T.S.F. est intact.

On peut alors demander du secours ! Tout n'est pas perdu ! Puis on trouve des vivres, un revolver et ses munitions, quelques vêtements. La lutte est encore possible.

Biaggi monte aussitôt son poste, lance des appels au *Citta di Milano*. Personne ne répond.

— On verra cela tout à l'heure, mon brave Biaggi, dit Nobile.

Car tous, épuisés, n'en peuvent plus.

Ils s'endorment les uns à côté des autres sous la tente, les plus blessés, comme Nobile, Ceccioni, Malmgreen, espérant sans doute ne plus se réveiller.

Tous se réveillèrent cependant. Ce sommeil de plusieurs heures avait réparé leurs forces et dissipé leur angoisse. Les plus valides soignèrent les blessés. Ils avaient des vivres pour une quarantaine de jours environ, et un poste de T.S.F. On finirait bien par les entendre et venir à leur secours ! L'espoir de s'en tirer ne paraissait plus déraisonnable.

On avait aussi trouvé des sextants, des chronomètres, une table de calculs. Les officiers de marine purent faire un point exact : 81° 14' N. et 25° 25' E. Dans le sud, d'ailleurs, la terre était en vue. C'étaient les petites îles qui bordent au nord la côte du Spitzberg.

Personne ne répondait encore aux appels de Biaggi. Mais le poste

récepteur les mettait en communication avec le monde. Ils apprirent ainsi que Rome se préoccupait de leur silence et que des secours allaient s'organiser.

Le 27 mai, tout découragement avait disparu ; ils étaient tous décidés à résister jusqu'au bout. Ils s'installèrent le mieux qu'ils purent, improvisèrent un vague fourneau de cuisine afin de se préparer des aliments chauds, réparèrent leurs vêtements, soutinrent leurs membres cassés à l'aide d'attelles de fortune, espérant toujours que le prochain appel de Biaggi serait entendu.

Biaggi, aux heures prévues, lançait son appel, prenait son casque d'écoute. Tous anxieusement le regardaient. Puis il posait son casque, en disant simplement :

— Rien !

La glace ne restait pas immobile et dérivait lentement vers la trouée qui existe entre le Spitzberg et la Terre François-Joseph. Cette dérive inquiétait les naufragés, car elle les éloignait de la côte occidentale du Spitzberg où se trouvait le *Citta di Milano*, et paraissait rendre de plus en plus problématique la liaison par T.S.F. avec le navire.

Aussi, peu à peu, l'idée vint à certains d'entre eux qu'une marche à pied vers la côte pourrait les sauver. Naturellement, il ne pouvait être question d'emmener les blessés. Il fallait donc se diviser en deux groupes : le plus solide, ou le plus expérimenté, se dirigerait vers le rivage le plus proche, les autres attendraient l'arrivée des secours.

Ce départ donna lieu à de nombreuses discussions. Nobile essaya de s'y opposer, mais il ne put y parvenir, et finalement, il fut décidé que Mariano, Zappi et Malmgreen partiraient.

Un événement heureux vint faire une courte diversion : Malmgreen réussit à tuer un ours. C'était un supplément très appréciable de vivres, une véritable aubaine.

Cependant Mariano, Zappi et Malmgreen s'entêtèrent à vouloir se mettre en route. Ils partirent le 30 mai, un peu avant minuit.

Auparavant, Malmgreen se pencha vers Nobile toujours couché et lui dit à voix basse :

— Zappi et Mariano ne connaissent pas les dangers d'une marche sur une telle banquise ! Les deux groupes mourront !

Puis, retrouvant pour les autres une confiance apparente, il demanda au général ce qu'il voulait faire dire en Italie.

— Vous direz, lui dit Nobile, que moi et mes camarades, nous sommes restés ici à attendre l'accomplissement de la volonté divine. Si nous pouvons être sauvés, tant mieux ; mais si c'est impossible, nous attendrons tranquillement la mort, contents d'avoir fait notre devoir.

— Souvenez-vous, dit encore Malmgreen, que presque toutes les expéditions polaires perdues ont été sauvées à la dernière minute.

Les deux hommes s'étreignirent. Viglieri, Biaggi, Trojani, Behounek

sortirent pour accompagner les partants. Puis ils rentrèrent sous la tente sans dire un mot.

*

Et les journées se succédèrent, monotones.

Et Biaggi continuait à lancer toutes les heures ses appels inutiles et à recevoir l'annonce de secours qui ne pouvaient être qu'inefficaces, puisque nul ne savait où ils étaient.

— Votre poste est tout au plus bon à nous cuire une soupe, lui avait dit Zappi avant de partir.

Mais le brave Biaggi ne se décourageait pas, vérifiait ses connexions, son antenne, ses lampes.

Et cela dura six jours encore.

Le 6 juin, Biaggi écrivait sur un carnet les nouvelles émises par le poste de Rome. Tout à coup, il s'écria :

— On nous a entendus !

Et il répéta à haute voix le message de presse qu'il captait :

« L'ambassade de l'U.R.S.S. a informé le gouvernement italien qu'un jeune Russe d'Arkhangel a reçu quelques fragments d'un appel de secours provenant de l'*Italia*. »

Puisque quelqu'un les avait entendus, le *Citta di Milano* finirait bien à son tour par les entendre. C'est presque la délivrance. Une grande gaieté régna sous la tente. Et on but à la santé du télégraphiste russe inconnu quelques gouttes d'alcool.

Ce ne fut que le 9 juin qu'une communication régulière fut établie et que le monde enfin put avoir des détails précis sur la catastrophe et sur la position des naufragés.

La presse italienne célèbre sa joie en termes hyperboliques. Mais qu'importe ? Puisqu'on sait où ils sont, les sauver n'est plus qu'une affaire de temps.

La France met aussitôt le meilleur de ses aviateurs, le capitaine de corvette Guilbaud, et le meilleur de ses hydravions, le *Latham 47*, à la disposition d'Amundsen. Hélas ! ils devaient se perdre dans l'océan Glacial quelques heures après leur départ. Comme le dit le roi d'Italie, ils terminaient tous deux une vie héroïque par un geste magnifique de solidarité humaine.

*

Sur la banquise, le temps s'était amélioré.

« À partir du 15 juin, écrit Nobile, nous eûmes une série ininterrompue de journées magnifiques, avec un ciel d'azur, l'air calme, limpide, absolument transparent. »

Aussi le 20 juin, plus heureux que Guilbaud, l'aviateur italien

Maddalena réussit-il à apercevoir le groupe de Nobile et à laisser tomber dans son voisinage des approvisionnements, des armes et des vêtements.

Le 21 juin, nouveau « bombardement de vivres très agréable », note Nobile.

Le 24 juin, enfin, l'aviateur suédois Lundborg se pose sur la glace à côté de la tente. Il n'avait qu'une place à son bord, et la question se posa de savoir qui il emmènerait. Il était évident que ce devait être Ceccioni, blessé.

Après les témoignages de gratitude des naufragés, le dialogue suivant s'échangea entre Lundborg et Nobile :

— Général, dit Lundborg, je suis venu vous prendre tous. Dans le cours de la nuit, je vous transporterai. Vous devez partir le premier.

— Cela n'est pas possible, répondit Nobile en montrant Ceccioni. Emportez-le d'abord. J'en ai décidé ainsi.

— Non, répliqua Lundborg avec fermeté. J'ai l'ordre de vous transporter le premier, parce que vous devez fournir des renseignements pour rechercher les autres camarades.

— Transportez d'abord Ceccioni, dit Nobile.

— Je ne peux pas le transporter maintenant, dit Lundborg, il est trop lourd. Si je le prends à bord, il faudra laisser ici mon camarade et je ne puis le faire. Plus tard, je reviendrai seul et je l'emmènerai. Dépêchons-nous, le temps presse.

Nobile se laissa faire. Ce fut de sa part plus qu'une erreur, une faute grave. Cet homme, qui avait montré tant d'énergie, tant de courage, qui, quoique blessé gravement, dans l'adversité la plus grande, avait su remonter le moral de ses camarades, les avait empêchés de se décourager pendant les longues journées où personne ne répondait à leurs appels, eut cet inexplicable moment de défaillance. Sa résistance morale était sans doute à bout. Forcé de rester toujours étendu, seul avec lui-même, il n'avait pas comme ses camarades valides, la diversion d'un travail physique, d'une marche sur la banquise, d'une occupation quelconque.

Certes, il était blessé, incapable de marcher ; sa présence pouvait être une gêne pour ses compagnons, s'ils avaient dû gagner à pied la banquise.

Espérait-il, comme le promettait Lundborg, qu'ils allaient être tous, un à un, immédiatement sauvés ? Comme cela était peu probable ! Et, en effet, cela ne se produisit pas.

*

Bien des explorateurs polaires – ou des géographes réputés compétents en la matière – avaient affirmé que des navires n'avaient rien à faire pour sauver les compagnons de Nobile, et que seuls des

avions pouvaient y parvenir. Ce fut pourtant un navire, le brise-glace russe *Krassine*, qui accomplit ce tour de force, dans des délais qu'on n'aurait jamais cru aussi brefs.

L'expédition de secours russe était sous la direction du professeur Samoïolovitch, et le *Krassine* était commandé par le capitaine Eghi. Il avait quitté la Russie le 15 juin et atteint la banquise au nord-est du Spitzberg le 30 juin.

Le 10 juillet, l'aviateur russe Tchouknowsky s'envole du *Krassine* et aperçoit sur la banquise deux hommes qui font des signaux. C'est le groupe Malmgreen, dont on n'avait plus de nouvelles et qu'on croyait perdu.

Le *Krassine* fait force vapeur au milieu de la banquise, et réussit, le 12 juillet, malgré une avarie d'hélice et de gouvernail, à sauver Mariano et Zappi.

Mais quelle triste page, « la plus triste à ajouter à l'histoire des expéditions polaires », a dit Behounek, qu'on ne peut que citer sans commentaires :

« Le groupe de nos trois camarades (Malmgreen, Mariano, Zappi) partit avant minuit le 30 mai. Les forces de Malmgreen, qui avait le poignet foulé ou brisé, diminuaient rapidement. Le quatorzième jour, il lui fut impossible de continuer à marcher. Il pria alors ses compagnons de le laisser mourir sur place, et leur donna les vivres qu'il portait et ses vêtements chauds. Mariano et Zappi acceptèrent et creusèrent dans la neige une tombe, dans laquelle ils couchèrent Malmgreen encore vivant. Puis ils s'éloignèrent de lui d'une centaine de mètres, l'attendirent vingt-quatre heures, dans l'espoir que Malmgreen, reposé, se déciderait à les rejoindre. Mais Malmgreen leur donna l'ordre de continuer leur route. Les deux officiers obéirent.

« Cet événement, continue Behounek, est unique dans l'histoire des expéditions polaires. Peut-on dire que ce fut un crime ? Des fous seuls ont pu faire cela. »

Nobile, plus indulgent, s'est contenté d'écrire :

« On ne peut pas juger des événements survenus dans ces circonstances exceptionnelles et terribles. Ce ne fut pas une lâcheté, ce ne fut pas non plus un acte héroïque, plutôt une cruelle nécessité. Dans un désert de glace, les règles du monde civilisé n'ont plus de valeur... »

*

Dès que Mariano et Zappi furent à bord, le *Krassine* continua sa route vers le nord.

« Tout à coup, écrit un matelot russe, à bâbord à l'horizon, éclate un gros globe de fumée noire.

« C'était le groupe des naufragés qui, par des fusées, nous montrait

sa position.

« Vers 10 heures du soir, nous atteignîmes un champ de glace sur lequel, nous saluant et agitant les bras, venaient cinq hommes. Trois arrivèrent en courant sur la glace jusqu'au bord du navire. Un quatrième sautillait (c'était Ceccioni) allant sur un pied sur des pelles de bois qui lui servaient de béquilles. Tous les autres étaient sains et saufs, et même ils avaient tous engraisié. Seulement, ils avaient tous la barbe et les cheveux longs et ils étaient sales, et ils ressemblaient à des tziganes. »

*

L'épilogue de cette expédition dramatique fut donné, quelques mois plus tard, par la commission d'enquête italienne, qui rendit Nobile responsable de la perte de l'*Italia*.

Ce jugement, dû peut-être autant à des jalousies de camarades qu'à la sévérité d'un gouvernement pour qui seule compte la réussite, s'accompagnait des considérations suivantes :

« Le sauvetage du général Nobile, qui partit le premier, ne trouve aucune justification acceptable. Il peut être expliqué, non approuvé, par les conditions de dépression physique et morale dans lesquelles se trouvait le général, conditions qui ne lui permirent pas de juger la juste valeur et les conséquences de son acte, même s'il fut déterminé par l'invitation expresse de l'aviateur Lundborg. »

Le lendemain de ce jugement, le général Nobile donnait sa démission et partait en exil.





Tout à coup, nous heurtâmes...

LA CONQUÊTE AÉRIENNE DU PÔLE SUD



LE commandant Byrd, qui avait survolé le Pôle Nord en 1926, réussit, en 1927, à franchir l'Atlantique de New York à Ver-sur-Mer.

Comme il sortait de son avion, qui s'était brisé sur le rivage, son compagnon Balchen lui demanda :

— Et maintenant ?

— Maintenant, il faut préparer notre expédition au Pôle Sud.

Byrd choisit naturellement les rivages de la mer de Ross, les plus rapprochés du pôle, pour y établir une base. Il y édifia une station d'hivernage, où 42 hommes furent laissés à terre par les deux navires qui y transportèrent le matériel de l'expédition. Cette station fut baptisée *Petite Amérique*.

Vis-à-vis des expéditions précédentes, qui avaient travaillé dans les mêmes parages, l'expédition de Byrd présentait deux caractères très particuliers.

D'abord, c'était une expédition avant tout aérienne. Byrd avait à sa disposition trois avions. Le personnel comprenait de nombreux pilotes, photographes aériens, mécaniciens d'aéronautique.

Ensuite, la T.S.F. jouait un rôle de tout premier plan. Non seulement pour correspondre avec les avions en vol et avec les groupes d'explorateurs qui s'éloignaient de la base, mais surtout pour établir une communication, pour ainsi dire permanente, avec les États-Unis, principalement avec les journaux qui avaient fait les frais de l'expédition, et qui, chaque jour, devaient publier de longues colonnes sur les faits et gestes des explorateurs. Au point de vue radio-télégraphique, ce fut une belle performance de relier chaque jour, à 18 000 kilomètres de distance, Petite-Amérique avec les États-Unis, et de transmettre ainsi, au cours de l'expédition, plus d'un million de mots.

Le 15 janvier 1929 commencent les premiers vols. Vols d'essai

autour de Petite-Amérique, qui permettent de familiariser les pilotes avec leurs appareils dans les conditions spéciales du climat antarctique, et aussi de voir l'aspect de la Barrière de Ross aux environs de la station.

Toute la partie australe de la mer de Ross, entre les montagnes de la Terre Victoria à l'Ouest et de la Terre Édouard VII à l'Est, est recouverte d'une sorte de glacier plat, horizontal, se terminant dans la mer par une falaise verticale, loin de la ligne de rivage réelle, qu'il masque complètement. C'est à ce glacier spécial que Ross a donné le nom de Barrière, lorsqu'il l'a découvert en 1841.

La Barrière de Ross couvre une superficie supérieure à celle de la France.

Lorsque les vols d'essai eurent permis de mettre au point les appareils, Byrd jugea la saison trop avancée pour entreprendre son vol vers le pôle. Il se contenta d'explorer la Terre Édouard VII et il découvrit à l'Est une vaste terre inconnue, à laquelle il donna le nom de Mary Byrd.

L'hivernage se passa sans incidents et ressembla à tous les hivernages polaires. La T.S.F. continuait à envoyer tous les jours le compte rendu de la vie monotone des explorateurs.

Dès le retour du printemps, Byrd et ses compagnons se préparent au vol vers le Pôle Sud, but principal de l'expédition.

Depuis longtemps, Byrd a exposé ses plans :

« Il ne s'agit nullement d'aller vers l'inconnu. Je suivrai exactement la route d'Amundsen en 1911. Il faudra voler au-dessus du plateau polaire, dont l'altitude dépasse 3 000 mètres. Cette altitude qu'il faut atteindre fixe une limite à la charge de l'avion au départ et l'empêche de faire le vol aller et retour sans escale. Donc un groupe auxiliaire devra, toujours en avion, constituer un dépôt intermédiaire d'essence, d'huile et de vivres. »

Ce dépôt est constitué du 18 au 20 novembre. Le 28 novembre, le temps étant favorable, Byrd ordonne le départ. Il a avec lui Balchen comme pilote, June comme radiotélégraphiste, Mac Kinley comme photographe, Rucker comme cinéaste.

Courts adieux, des mains qu'on serre, des souhaits de bonne chance, et l'avion décolle.

La distance au Pôle Sud, aller et retour, est de 2 900 kilomètres.

Au-dessus de la Barrière, le vol ne présente pas de difficultés particulières. Mais après 700 kilomètres, il faut escalader le plateau.

Le poids de l'avion ne permet pas de dépasser 3 500 mètres d'altitude. Il ne peut donc être question de passer franchement au-dessus des montagnes de la bordure du plateau, dont les sommets atteignent 4 500 mètres. Il faut profiter d'une vallée.

Les nuages, qui cachent les sommets, rendent la route dangereuse.

Les tourbillons d'air qui s'engouffrent dans les vallées ajoutent aux difficultés.

« Tout est blanc, écrit Byrd, nous fonçons dans le blanc. De la neige, des nuages ? Autant le demander à un aveugle. Pourrons-nous passer ? Quelle angoisse ! Nous voyons sous nos pieds de vastes surfaces craquelées, crevassées, de colossales architectures glaciaires.

« Le moment critique est arrivé. Nous en avons parlé des centaines de fois. Balchen se bat avec des éléments hostiles pour gagner de l'altitude. Des appels d'air, venus des falaises qui nous dominent à droite et à gauche, se jouent de notre avion, qui va de-ci de-là, comme un jouet maltraité par une main brutale. Le visage de Balchen est pathétique. Des courants d'air descendants nous assaillent. L'air raréfié ne soutient plus notre pesante machine.

« Balchen hurle dans nos oreilles :

« – Nous tombons. Jetez 100 kilos !

« Il ne peut être question de lâcher l'essence, car alors, adieu le pôle. Je commande :

« – Un sac de vivres par-dessus bord !

« Balchen sourit de contentement. Mais en cas d'atterrissage forcé, nous mourrons tous de faim.

« L'avion, près d'atteindre son plafond, est comme un ballon : quelques kilos de moins et il monte.

« Balchen hurle de nouveau :

« – Il me faut gagner encore 100 mètres !

« Un nouveau sac de vivres disparaît. Nos regards suivent ces cent kilos de nourriture, la ration de trente jours pour cinq hommes, que nous pleurerons peut-être. Que pourrons-nous encore jeter ? L'un de nous, comme Joë dans les *Cinq Semaines en Ballon* de Jules Verne ? Nous avons vécu là quelques minutes que je ne saurais qualifier.

« Balchen pousse encore un cri, mais cette fois, c'est de triomphe, c'est de joie ! Nous passons, nous sommes passés ! Il n'y a plus de montagnes ; le plateau étincelant sous le soleil, s'étend devant nous à perte de vue, sans obstacles, jusqu'au Pôle ! »

À leurs pieds, le plateau polaire présentait ses solitudes glacées, sur lesquelles avaient tant peiné en 1911 Amundsen et ses chiens, et l'héroïque Scott et ses compagnons, qui traînaient eux-mêmes leur traîneau.

Au pôle même, Byrd envoya un message par T.S.F., qui fut capté à New York et reproduit le jour même dans le *New York Times* :

« Envol, 1 h 55 mn. P. M. Greenwich Time. Vendredi 29 novembre. Mes calculs m'indiquent que nous avons atteint le Pôle Sud. Bientôt, nous retournerons vers le Nord. »

En même temps, il laissait tomber le pavillon des États-Unis, lesté par une pierre prise sur la tombe du pilote Bennett, qui l'avait

accompagné au cours de son vol au Pôle Nord, et qui avait trouvé la mort dans un accident d'avion.

Puis, en l'honneur d'Amundsen, il laissa tomber le pavillon norvégien, en l'honneur de Scott le pavillon britannique, et par amitié pour la France, le pavillon français.

Le retour se fit sans incident. Une courte escale d'une heure auprès du dépôt disposé au pied des montagnes permit de prendre la quantité d'essence et d'huile nécessaire pour gagner Petite-Amérique, où ils arrivèrent, toujours par beau temps, le 29 novembre, dix-neuf heures après l'avoir quittée, accueillis par la joie délirante de leurs camarades.

Byrd avait survolé les deux pôles.



L'ODYSSÉE DU « TCHÉLIOUSKINE »



LE 29 mars 1935, une foule se pressait dans l'amphithéâtre de l'Institut océanographique de Paris, pour entendre un explorateur polaire, le professeur Schmidt.

La physionomie du professeur, sa haute stature, son visage encadré d'une longue barbe, avaient été popularisés depuis plusieurs mois par de nombreuses photographies publiées dans des journaux illustrés, car il venait de diriger l'expédition du *Tchéliouskine*, dont les péripéties dramatiques avaient tenu en haleine, pendant longtemps, le monde entier.

Dans ce décor savant, orné de fresques colorées du peintre Tynaïre, qui représentent de façon minutieuse et précise les travaux océanographiques du Prince Albert de Monaco, ce n'était pas seulement du *Tchéliouskine* que venait nous parler ce soir le professeur Schmidt. Il venait nous rappeler les efforts du gouvernement soviétique pour coloniser et exploiter les domaines de l'extrême Nord, défendus par la nature hostile aux hommes civilisés. Il venait nous dire par quelle suite de travaux intenses, qui ne faisaient d'ailleurs que continuer, sur une plus grande échelle et sur un plan plus méthodique, ceux de la Russie des Tzars, une route maritime avait été ouverte au commerce régulier sur les côtes de la Sibérie septentrionale.

Le passage du Nord-Est, ce rêve de tant de voyageurs arctiques depuis Barentz, et qui n'avait été parcouru qu'en deux années par la *Vega* de Nordenskjöld en 1878-1879, est maintenant complètement exploré. Des cartes précises en ont été dressées. Des stations météorologiques et océanographiques permanentes jalonnent la route et envoient leurs avertissements aux navigateurs. De véritables convois de navires de commerce, encadrés et aidés par des brise-glaces, rejoignent la Russie et l'Extrême-Orient aux embouchures de l'Ienisséï, de la Léna, de l'Indighirka, de la Kolyma. Le trafic annuel se chiffre déjà par plusieurs centaines de mille tonnes.

Une vaste région, assurée désormais de pouvoir exploiter ses richesses, a été ouverte à la civilisation.

Le voyage du *Tchéliouskine* n'a été qu'un maillon de cette suite d'efforts. S'il n'avait pas été terminé par une catastrophe, seuls quelques spécialistes auraient connu et célébré son succès.

*

Les auditeurs de l'Institut océanographique étaient sans doute attirés aussi par le mystère qui entoure toujours la Russie soviétique. Comment pouvait être organisée – et fonctionner à souhait – une expédition polaire, en respectant les règles établies du régime moscoutaire ?

D'abord, une remarque générale s'impose : c'est que toutes les expéditions polaires, quelles qu'elles soient, appliquent toujours dans leur organisation des règles communistes. Il n'est pas d'association humaine qui pratique une égalité aussi absolue entre ses différents membres. Non seulement les risques sont les mêmes pour tous, et les mêmes pour tous les difficultés inhérentes à la nature même des régions, mais la nourriture, les vêtements, le médiocre confort, tous les travaux matériels sont identiques pour le chef d'expédition et ses compagnons. La hiérarchie existe, mais elle est basée sur la compétence reconnue, la spécialisation des travaux, la discipline librement consentie.

Voici ce qu'écrivait Scott des marins qui l'accompagnaient dans sa première expédition au pôle sud :

« Il faut se rappeler qu'ils n'étaient pas soumis au code de discipline navale. Leur manière d'agir ne fut pas dictée par un espoir de récompense. Je crois sincèrement que leur excellente conduite était due à un haut sentiment du devoir, et qu'ils travaillaient simplement pour l'honneur de leur navire, de leur service et de leur pays. Ils ont fait leur devoir sans prétention et sans parade, mais avec une simple honnêteté d'intention produisant les meilleurs résultats. »

Schmidt parle à peu près dans les mêmes termes de ses camarades, lorsqu'il célèbre le rendement du « collectif » du *Tchéliouskine*.

Et ceux-ci, lorsqu'ils nomment leur chef dans leurs journaux personnels, lui témoignent toujours un respect affectueux et la plus déférente estime.

— Si tu ne sais pas quelque chose, écrit un matelot, va le demander à Schmidt, il sait tout.

— Il était le meilleur ami de chacun d'entre nous, écrit un autre.

Les chefs d'expédition – je pense à Greely, par exemple – qui ont voulu baser leur autorité sur une discipline rigide et sur une réglementation stricte, n'ont abouti le plus souvent qu'à un désastre.

Donc, le *Tchéliouskine* avait quitté Mourmansk le 10 août 1932 et allait essayer, au cours d'un seul été, d'atteindre le détroit de Behring.

Il y avait à bord un personnel disparate.

D'abord, l'équipage du navire comprenait cinquante-trois hommes, et avait à sa tête le capitaine Voronine, d'une famille de marins de la mer Blanche, et habitué depuis son enfance à naviguer dans les glaces arctiques.

— Que faut-il faire pour devenir un bon pilote des glaces ? lui demandait-on.

— Faites comme moi. Commencez à huit ans à pêcher la morue dans la mer Blanche, le reste viendra tout seul.

Puis vingt-neuf membres de l'expédition proprement dite, savants, observateurs, journalistes, photographes, artistes, et même un poète, dont le professeur Schmidt est le chef. Ancien professeur de mathématiques à Kiev, fondateur et rédacteur en chef de la Grande Encyclopédie soviétique en 65 volumes, révolutionnaire agissant, membre actif du parti bolchevique, Schmidt avait acquis une réputation mondiale pour ses voyages dans l'Asie centrale. Puis, en 1929, il avait été chargé d'installer à la Terre François-Joseph une station météorologique et un poste de T.S.F. permanents, et il avait reçu le baptême arctique à bord du brise-glace *Sedow*, commandé par Voronine.

— Je ne prévoyais pas alors combien profondément j'allais m'attacher à l'Arctique, ni que, par la suite, je continuerais à servir ma patrie dans cet étonnant domaine.

Chaque année, en effet, il avait pris part à une campagne arctique, et en 1932, à bord du *Sibiriakov*, il avait réussi à atteindre le détroit de Behring deux mois et quatre jours après le départ d'Arkhangel. Cet exploit avait été accueilli avec enthousiasme dans toute la Russie soviétique.

Un autre groupe était formé par les « Wrangéliens », comme ils appelaient ceux qui allaient hiverner à l'île Wrangel.

Enfin, à côté ou au-dessus de tous, comme on voudra, l'adjoint politique Bobrov.

Une particularité était la présence à bord de nombreuses femmes, une dizaine.

Trois de ces femmes font partie du personnel scientifique : une météorologiste, une chimiste et une biologiste. Les autres accompagnent leurs maris qui vont hiverner à l'île Wrangel. L'une d'elles a une petite fille d'un an.

D'ailleurs, plusieurs femmes russes ont déjà hiverné dans les régions arctiques. L'une d'elles, Nina Demmé, a même été chef de la station

météorologique de la Terre du Nord.

Et le journal de bord du *Tchéliouskine* porte cette mention, assez rare dans les journaux de bord d'expédition polaire :

« Le 3 août, dans la mer de Kara, à 5 h 30, un enfant du sexe féminin est né aux époux Vassilef par 75° 46' de latitude Nord. L'enfant a reçu le nom de Karina. »

*

Retardé par les glaces de la mer de Kara, le *Tchéliouskine* a pu cependant poursuivre sa route.

Pendant plusieurs jours, à la fin de septembre, il a été bloqué par les glaces. À coups d'explosifs, il a réussi à se dégager. Au début d'octobre, il approche du détroit de Behring. Mais au moment où la victoire paraît assurée, les glaces entourent de nouveau le navire, qui devient le jouet de la dérive due aux courants. D'abord, cette dérive paraît le porter vers la mer de Behring, et l'espoir renaît. Puis, le 4 novembre, une dérive contraire l'éloigne vers le nord. La pression de la glace augmente. Le *Tchéliouskine* n'a pas une coque suffisamment solide pour résister. Seul un véritable brise-glace pourrait franchir pareille banquise.

Justement, le *Litké* est dans la mer de Behring. On l'appelle par T.S.F. Il vient.

« Mais à mesure que le *Litké* avançait vers le Nord, le ton hardi et vaillant de ses premiers télégrammes changeait », écrit avec quelque mélancolie Serge Semenov, secrétaire de l'expédition.

Le commandant du *Litké* signale, le 17 novembre, que les circonstances font craindre que son navire ne se trouve lui-même en détresse. Le « collectif » du *Litké* n'était pas à la hauteur de celui du *Tchéliouskine*.

Schmidt réunit un soviet pour prendre une décision :

— Laissons-le partir ! fut l'avis unanime. Dans son état d'esprit actuel, l'équipage du *Litké*, fatigué par un hivernage pénible, serait incapable de nous sauver.

Et on laissa partir le *Litké*. C'était l'arrêt de mort du *Tchéliouskine*.

La vie normale continua toutefois à bord. Seuls les chefs de l'expédition, certains qu'il faudrait un jour ou l'autre évacuer le navire, prirent toutes les mesures nécessaires en vue d'un débarquement rapide : on procéda à un regroupement judicieux des vivres, on installa sur la banquise un dépôt important, et surtout on maintint en état auprès du navire une surface d'atterrissage pour les avions, seuls moyens de secours sur lesquels on pouvait compter désormais.

Tout cela se faisait sans la moindre panique, pas même la moindre inquiétude apparente. Les phonographes continuaient à jouer les airs à

la mode, le peintre Rechetnikov et son orchestre exécutaient de bruyantes chansons sur les mandolines, les guitares et les balalaïkas ; Schmidt faisait des conférences sur tous les sujets ; les moins instruits suivaient des cours d'orthographe et d'arithmétique, et Bobrov, l'adjoint politique, avait organisé « un coin rouge », où, à l'aide de nombreux messages envoyés par T.S.F. de Moscou, il entretenait le feu sacré de la propagande bolchevique, publiait un journal, et exaltait le moral du « collectif ».

*

La catastrophe redoutée se produisit le 13 février 1933, par fort vent de nord, tourmente de neige, et – 30° de température.

Les pressions des glaces avaient accumulé autour du navire d'énormes toross, suivant l'expression consacrée.

« À midi, écrit Schmidt, la crête de glace à bâbord devant bougea et roula sur nous. Les blocs s'escaladaient l'un l'autre, comme les crêtes des vagues marines. La hauteur de ce rempart avait atteint dix mètres. »

Les secousses saccadées se succèdent à bord sans interruption, tandis que retentit le fracas de la glace qui se brise en s'accumulant.

— Branle-bas ! Tout le monde sur le pont ! ordonne Schmidt. Chacun à son poste pour le débarquement des provisions.

Les femmes et les enfants débarquent les premiers et s'installent dans les tentes disposées déjà sur la banquise. Dora Vassilieva, qui ne croit pas à la perte immédiate du navire, hésite à quitter sa cabine avec sa petite Karina, née à bord du *Tchéliousskine*. Il faut presque la débarquer de force.

Tous les hommes se mettent à l'œuvre sans confusion et avec entrain. C'est un remue-ménage général. Chacun s'interroge, tout en courant à son poste, et en faisant la chaîne pour débarquer les colis désignés :

- Où en sommes-nous ?
- Le bordage cède.
- Quel est l'état du navire ?
- Désespéré.

La glace, en effet, continue sa lente, son irrésistible offensive, dont Schmidt et Voronine suivent les progrès avec angoisse. Elle s'imprime sur les tôles du bordage qui fléchissent, sans céder encore. Mais elles ne peuvent résister longtemps. Bientôt, les rivets sautent et s'éparpillent, les tôles se déchirent, une énorme brèche se produit, par laquelle l'eau se précipite dans la cale, défonçant les cloisons, bousculant et éteignant la chaudière sous pression, qui, par un hasard heureux, ne fait pas explosion.

Chassé des cales par l'eau qui les inonde, l'air siffle à travers les

manches d'aération.

Le débarquement s'effectue rapidement, sans accroc, témoignant des excellentes qualités du « collectif », note Schmidt, malgré un temps sombre et froid et la furieuse tempête de neige.

Bientôt, l'avant est dans l'eau. Un dernier radio est lancé et le matériel de T.S.F. est débarqué.

À l'arrière, Schmidt, Voronine et une quinzaine de personnes sont encore à bord, dirigeant les dernières manœuvres, s'assurant que tout le monde est bien à terre. L'eau commence à inonder le pont supérieur, fait s'écrouler les superstructures. L'arrière se soulève. Schmidt et Voronine ont juste le temps de sauter sur la glace, mais l'économe Moguilevitch, resté avec eux à bord pour surveiller le débarquement des derniers vivres, est malheureusement coincé par des débris et entraîné avec le navire.

— En arrière ! Gare aux remous ! crie Voronine.

Les blocs de glace tournoient dans le vide béant creusé par le *Tchéliouskine*. Un chaos d'épaves surnage.

Il est 13 h 40.

Le *Tchéliouskine* n'existe plus et ses hommes sont sur la banquise.

L'organisation du campement, qui s'appellera le camp Schmidt, est l'affaire de quelques jours. L'équipage n'a pas perdu sa bonne humeur. On dirait que la catastrophe les amuse. Et tandis que les uns s'ingénient à sauver parmi les épaves quelques objets utiles – un tonneau plein d'argile, que ses sauveteurs avaient cru plein de beurre, donne lieu à de longues plaisanteries – un phonographe tourne déjà sous une tente, et un refrain de Joséphine Baker est repris en chœur par les matelots.

Une chose est essentielle : rétablir par T.S.F. la communication avec le monde civilisé. Le radio-télé-raphiste Krenkel s'y emploie. Le poste récepteur est bientôt monté, et le premier message que l'on reçoit... Mais écoutons Krenkel lui-même :

« Je mets le rhéostat en action, et j'entends le léger grésillement des lampes. Merveilleux, ça va ! Voici la secousse bien connue du générateur. Je tourne le manipulateur. J'entends un poste qui fonctionne. Et voilà l'ironie du destin : cent quatre personnes sont échouées sur la banquise dans la nuit, au milieu des glaces et de la tourmente de neige, et la première voix qui nous arrive du monde dans notre campement désolé, c'est celle d'un gai fox-trot américain ! »

Bientôt, on reçoit des indications plus utiles. La station radiotélégraphique du cap Wellen est dirigée par une femme, Juda Chrader Ludotchka, qui ne cesse d'appeler le *Tchéliouskine*. Il faudra une douzaine d'heures pour que le poste émetteur du camp Schmidt soit en état de répondre. Pendant ces douze heures, le sort de

l'expédition tout entière se jouera, car sans T.S.F., comment appeler et organiser les secours ?

Enfin, Ludotchka réussit à capter les signaux, pourtant de très faible puissance, du camp Schmidt. L'espoir renaît. Schmidt peut rendre compte à Moscou de la situation de ses compagnons et indiquer de quelle façon on peut secourir tout son monde.

Il n'y avait plus qu'à attendre patiemment, et, en attendant, s'accommoder le mieux possible de cette existence. Les logements furent perfectionnés. Puisque le combustible ne manquait pas, on installa des poêles improvisés qui élevèrent sensiblement la température à l'intérieur des tentes. On construisit des lampes à huile, qui donnèrent assez de lumière et pas trop de fumée. Les vivres étaient abondants ; Kopoussov, qui avait remplacé Moguilevitch dans ses fonctions d'économe, en rationnait la distribution suivant l'état du temps, car de la nourriture plus ou moins substantielle dépendait le moral de la troupe, et ce moral avait besoin surtout d'être relevé lorsque le mauvais temps ne permettait pas l'espoir d'un secours prochain.

On jouait au football sur la banquise, aux dominos et aux dés sous les tentes. Le personnel scientifique continuait ses observations. Schmidt, intarissable conférencier, fit une suite de conférences sur un sujet à tout le moins inattendu : le matérialisme historique. Et le gouvernement de Moscou ne manquait pas d'envoyer de longues informations de presse, qui renseignaient les naufragés sur tous les événements mondiaux importants et sur le développement du plan quinquennal. Ces messages étaient commentés, discutés.

— De la patience, camarades ! s'écriait le camarade Bobrov. De la patience et de l'endurance ! Notre grande patrie ne détache pas de vous son œil vigilant !

Et les cent hommes reprenaient confiance et s'écriaient :

— Nous tiendrons jusqu'au bout ! Nous vaincrons !

Et l'on vit cette chose vraiment surprenante : les naufragés du *Tchélioussine* envoyèrent par T.S.F. un message d'encouragement au prolétariat autrichien, victime de je ne sais plus quels sévices.

*

Ce n'était pas une petite affaire que l'organisation des secours. Très vite, on se rendit compte qu'une caravane de chiens aurait d'énormes difficultés à rejoindre les naufragés, et on abandonna ce projet. Quant aux avions, il fallait d'abord les amener à pied d'œuvre, à Wankarem, aérodrome improvisé sur la côte septentrionale de Sibérie. Puis, pour atteindre le camp Schmidt, à deux heures environ de vol de Wankarem, il fallait un temps clair et des températures pas trop basses pour que les moteurs fonctionnent bien.

À quatre reprises, Ludotchka annonça le départ des avions, les femmes et les enfants qui devaient partir gagnèrent l'aérodrome de la banquise, et les quatre fois l'avion dut rebrousser chemin.

Le 5 mars enfin, un jeune aviateur de vingt-cinq ans, le pilote Liapedewski, réussit, après plusieurs vols infructueux, à trouver le camp et à atterrir. Il repartit aussitôt, en emmenant en une seule fois toutes les femmes et tous les enfants. C'était un beau succès. Le départ des femmes et des enfants débarrassait ceux qui restaient d'un énorme souci. Et pour témoigner sa joie, le mécanicien Pogossof, gardien de l'aérodrome, se mit à exécuter sur la glace une danse caucasienne, accompagné du chœur des spectateurs, qui lançaient leurs bonnets en l'air. Décidément, le moral du « collectif » était toujours excellent.

Il fut rudement atteint, ce moral, quelques jours plus tard, par Schmidt, qui tomba gravement malade.

Il ne fut plus question alors ni de l'arrivée des avions, ni des vivres, ni de l'état de la banquise, mais simplement de la maladie de Schmidt, qu'on avait installé sous la tente de la T.S.F. : la plus chaude et la plus confortable.

On ne s'abordait plus que par ces mots :

— Comment va Schmidt ?

— Il a 40° de fièvre.

Et chacun vaquait silencieusement à sa besogne en hochant la tête.

« Il y avait dans notre campement, écrit un des naufragés dans son langage imagé, une force merveilleuse qui nous reliait tous, qui avait fondu cette centaine d'individus en un monolithe. Cette force s'appelait Schmidt. Et lorsque Schmidt tomba malade, nous en souffrîmes comme d'un malheur personnel. »

Il fallut attendre le début du mois d'avril pour voir revenir de nouveaux avions, pilotés par Slepnev, Kamanine, Molokov, Volopianov, Doronine. Chaque fois ils emmenaient cinq ou six hommes, deux d'entre eux se fourrant comme ils pouvaient dans les boîtes à parachutes sous les ailes.

Schmidt, de plus en plus affaibli, reçut l'ordre de Moscou de partir avant son tour, qui était naturellement le dernier. Il était trop malade pour discuter ; on l'amena en traîneau sur l'aérodrome, et le 11 avril l'aviateur Molokov le transporta sur la terre ferme.

Le 12 avril, il ne restait plus au camp que six hommes : le capitaine Voronine, le mécanicien Pogossof, les deux radiotélégraphistes Krenkel et Ivanov, le quartier-maître Zagovski et Bobrov, l'adjoint politique.

Bobrov raconta une scène amusante :

« Saisis soudain par un accès d'allégresse étrange, Voronine et moi, nous nous mîmes à danser. Ce devait être un spectacle curieux que celui de deux hommes qui n'étaient pas de première jeunesse (nous

avons une centaine d'années à nous deux) se trémoussant dans une sarabande populaire, puis s'étreignant et s'embrassant. »

Cette allégresse cachait leur inquiétude, à laquelle ils ne voulaient pas penser : si les pressions des glaces bouleversaient leur aérodrome, comme cela était arrivé si souvent, auraient-ils pu, à eux six, le remettre en état ?

Le lendemain, trois avions pilotés par Kamanine, Molokov et Volopianov se posèrent une dernière fois sur l'aérodrome.

Tout le monde était sauvé, même les chiens.

La Russie soviétique pouvait se vanter d'avoir accompli un exploit exceptionnel dans les fastes polaires, et on comprend qu'elle ait fêté le retour des naufragés du *Tchéliousskine* et de leurs sauveteurs avec un enthousiasme par moments délirant.

SCOTT



UR le haut plateau antarctique, à plus de 3 000 mètres d'altitude, sept hommes sont réunis.

Autour d'eux s'étend indéfiniment la plaine de glace, à peine ondulée de longues vagues de neige poudreuse, qui constituent de sérieux obstacles à la marche.

Le lever a été morne, bien que la température n'ait pas été trop basse : -26° , a annoncé le petit lieutenant Bowers, que tout le monde appelle familièrement « Birdie » (l'oiseau), à cause de son nez aquilin, et qui est chargé des observations météorologiques.

Le déjeuner, seul moment de gaieté qui coupe la monotonie du traînage, est resté sans entrain.

C'est que tout à l'heure Scott va se séparer de la dernière équipe de renfort, avant d'essayer d'atteindre le pôle. Le lieutenant Teddy Evans, les matelots Crean et Lashley vont retourner vers les quartiers d'hiver.

Teddy Evans est terriblement désappointé de ne pas accompagner Scott jusqu'au pôle.

— Laissez-nous, commandant, dépasser le 88° degré, atteindre le record de Shackleton, nous n'en sommes qu'à une trentaine de milles.

Scott ne s'est pas laissé attendrir. Les vivres, strictement calculés, ne permettent aucune fantaisie. Il garde avec lui les quatre hommes qu'il juge les plus solides, et il renvoie les trois autres.

Crean pleure sans rien dire. C'est Scott qui le secoue :

— Allons, mon vieux Crean, du courage ! Ce que vous avez fait est déjà très bien, et il vous reste beaucoup à faire !

Il faut se décider à la séparation définitive, maintenant que le nouvel arrimage des traîneaux est terminé. On se serre une dernière fois la main et ceux qui s'en retournent poussent trois hurrahs en l'honneur de ceux qui restent. Puis, comme s'ils voulaient écourter maintenant le plus possible les adieux, ils partent à l'allure la plus rapide, et bientôt les deux groupes se perdent de vue.

Chacun d'eux va vers son destin. Celui de Teddy Evans faillit être aussi tragique que celui de Scott : terrassé par le scorbut, il ne regagna les quartiers d'hiver que grâce au dévouement intelligent des deux matelots, Crean et Lashley.

*

Scott continue vers le pôle, situé à 230 kilomètres. Il a avec lui les quatre plus solides de ses compagnons, le Dr Wilson, son ami de toujours, le capitaine de dragons Oates, le lieutenant de vaisseau Bowers, le sous-officier de marine Evans.

Il a quarante-trois ans, est le plus vieux de l'équipe, mais il ne craint pas d'écrire dans le journal intime qu'il destine à sa femme :

— Je suis tout à fait vaillant, et je peux m'aligner avec les meilleurs de mes compagnons, ce qui fait que je n'ai pas honte de t'appartenir.

Ces cinq hommes traînent eux-mêmes leurs traîneaux, car Scott n'a pas voulu se faire aider par des chiens.

« Il serait absurde, a-t-il écrit au retour de sa première expédition, de dire que les chiens n'accroissent pas considérablement le rayon d'action ; il serait peut-être également ridicule de prétendre qu'on peut tirer d'eux ce travail sans les faire peiner, souffrir et mourir... L'intervention d'une si abjecte nécessité ne peut que dépouiller le voyage en traîneau d'une partie de sa gloire. Aucun raid exécuté avec des chiens n'atteint à la hauteur de la belle réalisation qui s'obtient quand une équipe d'hommes s'en va par ses propres moyens affronter les tribulations, les dangers et les difficultés, et que, par des jours et des semaines de dur labeur physique, elle parvient à résoudre un problème du grand inconnu. À coup sûr, dans ce cas la conquête est plus noblement et plus magnifiquement acquise ! »

Certes ! Mais lorsque plus tard on essaiera d'étudier les causes de l'échec de Scott, on l'attribuera d'abord à son âge :

« Scott à trente ans, a dit Mawson, menant des hommes de vingt, n'aurait pas succombé. »

Et on l'attribuera aussi à la répugnance de Scott à se servir de chiens. Tandis que son rival heureux Amundsen a pu écrire à son retour :

« Nous n'avons fait qu'une agréable promenade, traîné par nos chiens sur la plus grande partie du parcours. »

*

Un point noir, en effet.

Depuis le retour de sa première expédition antarctique à bord de la *Discovery*, au cours de laquelle il avait réussi à atteindre 82° 17', une autre expédition anglaise, commandée par Shackleton, s'était attaquée

à l'Antarctique. Shackleton avait réussi à s'approcher à 170 kilomètres du pôle, mais le pôle lui-même n'avait pas été atteint. C'était cet objectif, atteindre le Pôle Sud, que Scott avait proposé d'abord à son expédition actuelle.

À ce moment, on n'avait aucune idée d'une concurrence possible. Aussi, lorsque Scott quitta l'Angleterre au cours de l'été 1910, nul ne doutait de son succès : il atteindrait certainement le pôle dans l'été 1911-1912 et y ferait flotter l'Union Jack.

Mais l'entreprise devait tenter d'autres explorateurs avides de gloire : en Australie, Scott reçut le télégramme laconique suivant expédié de Madère :

« Je pars Sud. Amundsen. »

Mystérieusement, l'explorateur Amundsen avait préparé son expédition : il avait annoncé à tout le monde, même à son équipage, qu'il partait au pôle Nord, et le voilà qui brusquement s'était posé en rival redoutable des Anglais.

*

Scott avait résolu de la façon suivante la question du transport : plusieurs escouades de soutien l'ont accompagné et l'ont abandonné successivement. Les traîneaux automobiles ne sont pas allés bien loin, ils ont été en panne après quelques jours de marche. Les poneys de Mandchourie, qui ont servi d'animaux de trait sur la Barrière de Ross, ont été abattus avant l'escalade du plateau, le 9 décembre.

L'escalade, ralentie par de fréquentes tempêtes, avait demandé onze jours.

Maintenant, après le départ du lieutenant de vaisseau Evans, il n'y a plus une minute à perdre, car la saison est déjà très avancée. Mais il semble que la piste devienne meilleure. Le plateau descend doucement vers le pôle. Le temps se met enfin au beau, et aussitôt « nous bâtissons des châteaux en Espagne, maintenant que nous avons l'espoir de conquérir le pôle ».

Malgré leur fatigue, et leur marche monotone, les cinq explorateurs sont très gais.

Le 6 janvier, l'altitude est à 3 222 mètres, la température - 30°. Mais le soleil est chaud, et Bowers, qui vient de faire le point, a manié, sans avoir les doigts gelés, les vis de son sextant.

Le 10 janvier, Bowers annonce :

— 88° 29'.

Le record de Shackleton est dépassé !

On se félicite. Wilson, chargé de la cuisine, ajoute au menu une tablette de chocolat. Et on oublie que la piste de neige molle est devenue très mauvaise.

Comment n'atteindraient-ils pas le pôle, qui n'est plus qu'à une

centaine de kilomètres ?

Le 15 janvier, 89° 33'.

Et Scott écrit dans son journal :

— À seulement 43 kilomètres du pôle. Quelle joie à la pensée que deux longues étapes seulement nous séparent du pôle ! Nous devons réussir à présent.

Et le lendemain, à l'idée qu'ils arriveront bientôt au but, ils repartent pleins d'entrain.

Mais ils n'ont pas parcouru dix kilomètres, que Bowers, avec sa vue perçante, découvre dans le lointain un monticule de glace.

— On dirait un cairn, commandant !

Scott, dont les yeux ont été fatigués par l'ophtalmie des neiges, ne voit rien. Mais il éprouve une angoisse. Il veut cependant rassurer son monde.

— C'est sans doute simplement une vague de neige, dit-il.

Une demi-heure plus tard, Bowers aperçoit droit devant une tache noire :

— Ce n'est sûrement pas une vague de neige, dit-il.

En effet, bientôt ils arrivent à un drapeau noir attaché à une barre de traîneau. Tout autour, des traces de skis, des empreintes de pattes de chiens, tous les vestiges d'un campement.

— Un simple coup d'œil nous révèle tout, écrit Scott. Amundsen et les Norvégiens nous ont devancés au but ! Les premiers, ils ont atteint le pôle ! C'est un terrible désappointement.

— Que faire ? demande Oates.

— Aller d'abord au pôle, répondent en même temps Scott et Wilson.

Alors mornes, accablés, assaillis par des pensées décourageantes, « disant adieu à tous les rêves », pour l'honneur, pour terminer vraiment l'œuvre entreprise, ces cinq hommes continuent leur route. Ils suivent les traces d'Amundsen jusqu'à la petite tente brune que celui-ci a laissée au pôle comme témoignage de sa victoire. Il y était parvenu le 16 décembre 1911, plus d'un mois avant Scott.

À côté de la tente norvégienne, Scott et ses compagnons déploient leur « Union Jack humilié ».

« Au pôle, oui, écrit Scott, mais en des circonstances très différentes de celles que nous attendions. Nous avons eu une journée affreuse ; ajoutez à notre désappointement un vent assez fort avec une température de - 30°. Grand Dieu ! quel pays affreux et qu'il est terrible pour nous d'avoir tant peiné pour l'atteindre, sans obtenir la récompense de la priorité. »

Puis ce fut le départ rapide, car on est déjà au 18 janvier, et il faut couvrir 1 280 kilomètres pour regagner les quartiers d'hiver. Un départ qui ressemblait à une déroute. À ces hommes qui, depuis plus

de deux mois, traînent eux-mêmes leur traîneau, la charge semble plus lourde.

Personne ne dit mot. Il faut que Scott secoue ses camarades. Leur état de santé commence bientôt à le préoccuper. Oates se plaint d'avoir toujours les pieds froids, et ce n'est pas bon signe. Et le sous-officier Evans, pourtant le plus solide, se laisse démoraliser maintenant par la moindre gelure.

Les tempêtes, qui recommencent et qui retardent la marche, ne sont pas faites pour améliorer le moral.

Oates, le 28 janvier, retrouve sur la glace sa pipe, qu'il avait perdue à l'aller, mais cette trouvaille, que Scott note dans son journal, ne lui enlève pas ses idées noires.

— C'est Evans qui m'inquiète le plus, dit le Dr Wilson à Scott. Son visage est tuméfié par le gel, ses doigts sont atteints et ne guérissent pas.

— Nous pouvons nous tirer d'affaire avec des doigts gelés, répond Scott. Tant que les jambes tiendront, et que nous retrouverons sur la route nos dépôts de vivres, nous pourrons tenir.

Le 4 février, Evans tombe dans une crevasse. Incident banal, mais qui le met de méchante humeur. Il voit l'avenir en noir. Les crevasses qui couvrent ses mains et son visage suppurent. « Le plus grave, c'est qu'il est très abattu », écrit Scott.

Le 8 et le 9 février, pourtant, ils prennent le temps de recueillir des échantillons géologiques et en chargent leur traîneau.

Mais le 17 se produit la première catastrophe. Evans, de plus en plus affaibli, abandonne le halage. On le laisse derrière rajuster ses skis, puis on l'attend.

— Pressez-vous un peu, dit Scott.

— Oui, commandant. Partez devant, je vous rejoindrai à l'étape.

À l'étape, on déjeune sans l'attendre. Le déjeuner terminé, Evans n'est toujours pas là. On l'aperçoit dans le lointain, immobile.

— Il faut aller voir, dit Wilson.

Tous les quatre partent au-devant de lui.

« L'aspect de notre pauvre camarade est effrayant ; il est là à genoux, les vêtements en désordre, les mains nues et mordues par le froid, le regard égaré. À nos questions, il répond lentement qu'il ne sait pas ce qui lui est arrivé, qu'il a dû s'évanouir. Nous le relevons, mais après avoir fait deux ou trois pas, il retombe. »

On le charge sur un traîneau et on le ramène sous la tente. Mais il a perdu connaissance et à minuit il meurt.

Enfin, après tous ces retards, la Barrière de Ross est atteinte, et les explorateurs espèrent trouver des conditions météorologiques favorables. Hélas ! quoiqu'on ne soit qu'à la fin de février, le thermomètre descend à -40° .

Bientôt, c'est Oates qui a les pieds gelés et qui ne peut suivre.

On l'attend. Car il n'est jamais venu à l'idée d'un explorateur digne de ce nom d'abandonner un malade.

— Que doit-on faire si l'un de nous se casse la jambe au cours d'un raid ? avait-on demandé au Dr Wilson.

— On dresse la tente, on le soigne et on attend du secours.

— Et si le secours ne vient pas ?

— On compte sur la Providence, avait répondu Wilson.

Depuis la mort d'Evans, la même question ne cesse de se poser à leur esprit.

« Nous gardons toujours l'apparence de gens pleins d'entrain, mais ce que chacun de nous pense au fond de lui-même, je m'en doute », écrit Scott.

Oates est maintenant hors d'état de haler les traîneaux. Mais son courage reste admirable. Ses pieds le font atrocement souffrir ; pas une plainte ne lui échappe. Bientôt, il ne peut guère s'appuyer que sur son pied gauche. Quoiqu'il fasse tout ce qu'il peut, il retarde ses camarades, et les étapes journalières dépassent rarement une quinzaine de kilomètres.

— Ai-je une chance d'échapper ? demande Oates au Dr Wilson, le 10 mars.

— Mais oui, répond le docteur en s'efforçant de sourire.

Mais il rend compte à Scott que tout espoir est perdu.

Quelle dure journée que celle de ce samedi 10 mars ! Oates arrive à peine à se chausser et retarde le départ de plusieurs heures.

« Pauvre garçon, écrit Scott. Simplement le regarder nous fend le cœur. Tout ce que nous pouvons faire, c'est essayer de le remonter ! »

Le 11 mars, Oates demande à ses camarades ce qu'il doit faire.

« Que pouvions-nous lui répondre, sinon de marcher tant qu'il en aura la force ? À la suite de cette discussion, j'ai donné l'ordre à Wilson de remettre à chacun de nous les moyens de mettre fin à ses souffrances, nous saurons ainsi ce que nous aurons à faire. Le côté tragique de notre histoire va jusque-là. »

Le 12 mars, ils sont à 90 kilomètres d'un dépôt de vivres par 79° 30'. Oates a à peu près perdu l'usage des pieds et des mains. La piste reste abominable, le froid intense.

« Nos forces diminuent rapidement, écrit Scott. Que Dieu nous vienne en aide ! »

Le 16 mars, afin de ne pas retarder plus longtemps ses camarades, Oates s'enfonce seul dans la tempête de neige pour y trouver la mort.

« Les dernières pensées d'Oates ont été pour sa mère. Avant, il avait manifesté sa satisfaction de penser que son régiment serait fier du courage avec lequel il accueillait la mort. Nous pouvons témoigner de sa bravoure. Pendant des semaines, sans jamais une plainte, il a

enduré des souffrances atroces, et, jusqu'à la toute dernière heure, il se plaisait à discuter les sujets les plus divers. Il n'a perdu, il n'a voulu perdre l'espoir qu'au moment suprême. C'était un homme bien trempé. Voici le bref récit de sa mort. Avant-hier soir, il s'endormit, espérant ne plus rouvrir les yeux ; le lendemain, hélas ! il se réveilla. À ce moment, le blizzard soufflait. Il nous dit alors : « Je sors et serai peut-être quelque « temps dehors », puis il disparut dans les tourbillons de neige. Nous ne l'avons plus revu... C'était l'acte d'un homme courageux et d'un gentleman anglais. »

Les trois survivants repartent dans la brume et la neige. Coûte que coûte il faut atteindre l'important dépôt de vivres de 79° 30'. Pour des hommes solides, ce serait l'affaire de quelques étapes. Mais ils sont si affaiblis que le moindre effort leur est extrêmement pénible. Scott a un pied gelé, et le pétrole, qui commence à manquer, ne leur permet pas de faire chauffer leurs aliments.

Les trois survivants repartent dans la brume et le 21 mars, ils ne sont plus qu'à 20 kilomètres du dépôt. Mais la tempête redouble, une tempête terrible, la plus violente qu'ils aient jamais éprouvée et accompagnée de températures très basses.

Alors, l'agonie commence... Elle durera plus d'une semaine.

Le 20 mars, Scott écrit les dernières notes de son journal :

« Le 20, nous avons du combustible pour préparer six tasses de thé et des vivres pour deux jours. Tout le temps, nous nous sommes tenus prêts à partir pour le dépôt, distant de 20 kilomètres. Mais dehors, toujours d'épais tourbillons de neige chassés par la tempête. Il ne nous reste maintenant aucun espoir. Nous tiendrons jusqu'à la fin, mais nous nous affaiblissons graduellement. La mort ne peut être loin. C'est épouvantable, je ne puis en écrire plus long. »

*

Au mois de novembre suivant, les membres de l'expédition restés au quartier d'hivernage, et qui ont attendu vainement le retour de Scott et de ses compagnons, partent à leur recherche et trouvent leurs cadavres.

« Bowers et Wilson, écrit Cherry-Garrard, le chef de l'expédition de secours, semblaient dormir dans les sacs de couchage. Scott avait sa main gauche allongée au-dessus du corps de Wilson, son ami de toujours. Sous sa tête était le portefeuille vert dans lequel il transportait son journal... Tout était en ordre. La tente avait été dressée aussi correctement que jamais, bien tendue et d'aplomb... Scott avait auprès de lui une lampe formée d'une boîte de fer blanc et d'une mèche faite avec des fibres prises à un tricot de laine. Je pense que Scott avait utilisé sa chaleur pour l'aider à écrire jusqu'au bout. Je suis persuadé qu'il est mort le dernier... »

On retrouva parmi ses papiers son émouvant appel à la nation britannique, qu'on lit dans les écoles chaque année le jour anniversaire de sa mort :

« Nous sommes affaiblis. Écrire m'est difficile, mais pour ma part je ne regrette pas ce raid, qui a démontré que les Anglais savent supporter les misères, s'aider réciproquement et affronter la mort avec autant d'énergie que par le passé. Nous avons couru des risques, en connaissance de cause ; les événements se sont mis contre nous, et nous n'avons donc aucune raison de nous plaindre, mais nous nous inclinons devant la volonté de la Providence, résolu cependant à faire de notre mieux jusqu'à la fin. Mais si nous avons consenti à donner notre vie à cette entreprise, pour l'honneur de notre pays, je demande à nos compatriotes de veiller à ce que ceux qui dépendent de nous soient convenablement pourvus. »

Et encore :

« Après tout, nous proposons un bon exemple à nos compatriotes, sinon en nous mettant dans une mauvaise passe, du moins en l'affrontant comme des hommes quand nous nous y sommes trouvés. »

On a aussi recueilli ses lettres à sa femme, qui arrachent des larmes.

D'abord, les recommandations pour son fils :

« Il n'y a qu'une seule personne qui ait le droit d'élever notre petit. Je suis sûr qu'il va devenir joli garçon, mais je tiens à ce que ce soit toi qui lui formes l'esprit, tout comme tu lui as donné son robuste petit corps. Je suis heureux de penser que tu as le petit étant ce que tu es.

« Comme je voudrais te voir avec ce petit brigand. Une chose qui m'apparaît de plus en plus, c'est la nécessité de le rendre énergique et actif... Je me plais à l'imaginer résolu en grandissant à saisir la réalité et les occasions de s'instruire d'une façon beaucoup moins improvisée que son père ne l'a fait.

« ... Garde-le par-dessus tout de la paresse.

« Si tu le peux, fais-le s'intéresser à l'histoire naturelle. Elle vaut mieux que les sports. »

Et à chaque étape de sa course, des accents de tendresse, qui, à mesure que la fin approche, prennent un ton déchirant :

« Quoi qu'il en soit, je t'aime plus que jamais et voudrais pouvoir jeter les yeux sur toi un instant.

« ... À un moment comme celui-ci, cela me stimule par-dessus tout de penser à ta vaillance. C'est un grand réconfort de savoir que tu la possèdes, et que par tempérament tu n'iras jamais te laisser aller à te lamenter sur tes malheurs.

« ... Le temps me semble déplorablement long depuis que je n'ai vu ton visage... Rien qu'un petit mot pour te dire que je t'adore. Il y a de longues heures pendant lesquelles je pense à toi et au petit... Je pense à toi chaque fois que j'allonge mes membres fatigués dans un

moelleux sac de couchage.

« ... Ce mot-ci simplement pour te dire que tu ne dois pas avoir honte de moi, ni le petit non plus... »

Et enfin, sa dernière lettre, qu'il adressa si dramatiquement à sa « veuve » :

« J'aimerais que tu saches tout ce que tu as représenté pour moi, quels beaux souvenirs tu me laisses au moment de disparaître... Je désire que tu prennes la chose très raisonnablement comme je suis sûr que tu le feras... Je n'étais pas un très bon mari, mais j'espère que je serai un bon souvenir. »

Nous ne connaissons bien le drame de l'expédition Scott et le caractère de son héros que depuis que Lady Scott a consenti à publier ces lettres intimes. Les régions désolées et glacées de l'Antarctique sont à jamais imprégnées de ces appels de tendresse que Scott blessé à mort et terrassé par le destin lançait à travers l'espace.

*

En 1920, l'auteur de ce livre visitait, avec les élèves de l'École Navale, l'École Navale anglaise de Dartmouth. La salle d'honneur est tout ornée de portraits et de photographies d'officiers de marine qui se sont distingués, et dont il est bon de proposer l'exemple aux cadets. On voit tous ceux qui ont été tués à la guerre, les héros de la bataille du Coronel et du Jutland, du *Vindictive* et du *Courageous*, et tous ceux qui ont péri glorieusement ou obscurément dans la longue lutte contre les sous-marins allemands. Il y a là un nombre impressionnant de héros, qui ont accumulé des prodiges de valeur et qui sont morts, et leur longue suite dit mieux que ne le feraient tous les livres d'histoire l'importance de la participation de la marine britannique à la Grande Guerre.

L'officier qui servait de guide s'arrêta devant la photographie du capitaine de vaisseau Scott, mort dans l'Antarctique en revenant du pôle sud, et dit simplement :

— Celui-là reste le plus grand !



¹ Voir *Le Tour du Monde*, 6 janvier 1912.

² Cette folie, Shackleton l'a faite.